

DE VISSER OP ZEE

Sociale problemen in de visserij. Onderzoek te Oostende



WOUTERS JAN

SPECIALISATIE ARBEIDSPROBLEMEN

ZITTIJD 1961

Stedelijk Instituut voor Sociale Studie, Gent

Uitgave 1961

"DE VISSER OP ZEE".

Een sociaal onderzoek te Costende.

WOUTERS, Jan.

specialisatie : arbeidsproblemen.

STEDELIJK INSTITUUT VOOR SOCIALE STUDIE, GENT.



W O O R D V O O R A F .
- - - - -

Met erkentelijke eerbied en dank, dragen wij dit sociaal observatieverslag op aan allen, die ons geholpen hebben bij het verwezenlijken ervan :

Het Instituut waar wij onze opleiding genoten hebben, dat zorgde voor onze persoonlijke vorming en visie in tal van sociale problemen.

De N.V. Visserijverbroedering, te Oostende, waar wij een dergelijke stage toegewezen kregen, die het ons mogelijk heeft gemaakt, dagelijks met reders en vissers in kontakt te komen.

Al degenen, die ons hun kennis en ervaringen op dit terrein ter beschikking hebben gesteld.

I N D E X .

- - - - -

Blz.

WOORD VOORAF.	3
INDEX.	4
KEUZE EN MOTIVERING VAN HET PROEFSCHRIFT.	9

DEEL I.

I. - HISTORISCHE EVOLUTIE VAN DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ.

=====

1. Inleiding.	10
2. Belang van de visserijgeschiedenis	10
3. De geschiedenis.	11

II. - SITUERING VAN DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ.

=====

1. Inleiding.	17
2. De materiele situering	19
a - Wat omvat het bedrijf.	19
b - Het produktieplan.	20
3. De economische situering	48
a - Inleiding	48
b - De verschillende nijverheden in verband met de zeevisserij	49
c - Kapitalen belegd in het zeevisserijbedrijf .	49
d - Aanvoer en opbrengst van de Belgische zeevisserij.	55
e - De internationale verhandelingen op ekonomisch gebied.	59
4. De tewerkstelling	61
a - Inleiding.	61
b - Tewerkstelling in de zeevisserij en aanverwante bedrijven.	61
c - Situering van de vissers	62

III. - INSTELLINGEN.

=====

1. Ministeries.	69
2. Bijzondere diensten in de ministeriele departementen.	69
3. Parastatale en officiële instellingen in verband met de zee.	72
4. De visserijsscholen.	73
5. De redersorganisaties	74
6. De verzekeringen	75
7. Onderlinge verzekeringsmaatschappijen voor visserstvaartuigen.	76

IV. - JURIDISCHE SITUERING.

=====

1. Enkele wetteksten uit de samengevoegde tekst van de wet op de veiligheid van de schepen van 25 augustus 1920, gewijzigd bij artikel 10 van de wet van 30 juli 1926.	77
2. Enkele bepalingen van het K.B. van 12 december 1957, houdende zeevaartinspectie reglement en terugslaand op artikelen van de wet van 25 augustus 1920, gewijzigd door de wet van 30 juli 1926.	79
3. De arbeidsduur	89

V. - SPECIFICITEITEN VERBONDEN AAN HET ZEEVISSELIJKBEDRIJF.

=====

1. Inleiding.	91
2. Typische aspecten van het zeevisserijbedrijf	91
a - Prijsvorming	91
b - Sociale aspecten van de prijsvorming	93
3. De karakteristieke kenmerken vastgeankerd in de mentaliteit van de vissers, door hun beroeps- verbondenheid.	95

a - De visser - eentype.	95
b - De drang naar zee.	97
c - De vrijetijdsbesteding aan wal.	98
d - Het gezinsleven.	99
e - De sociale waardering.	99x

DEEL II.

I. - ALGEMENE INLEIDING.

=====

1. Methode van onderzoek.	108
2. Het geleid interview.	104
3. Samenstelling en keuze van ons staal.	104

II. - ALGEMENE IDENTIFICATIE-GEGEVENS.

=====

1. Leeftijd van de vissers volgens scheepsklasse . .	108
2. Leeftijd van de vissers volgens functie	109
3. De woonplaats van de vissers.	111
4. De plaats van herkomst.	114
5. Uitgeoefende beroepen	114

III. - BEROEPSLEVEN.

=====

1. Beroepskeuze.	117
2. Leeftijd van eerste aanmonstering	118
3. Functie volgens scheepsklasse	119
4. Soorten visserij.	121
5. Brevetten en vergunningen	125

IV. - ARBEIDSVORWAARDEN.

=====

1. De arbeidsduur.	129
a - Inleiding	129
b - De duur van de reis	129
c - Arbeidsduur per dag	130
d - De rust aan wal	131

e - De arbeid aan boord	132
f - Het ploegenstelsel	134
2. De arbeidsveiligheid	138
a - Veiligheid op de schepen	138
b - Ongevallen en geneeskundige verzorging aan boord	141
c - Door wie wordt de visser normaal verzorgd.	144
d - Met welke middelen wordt U verzorgd.	145
3. Inrichting en gebruik van logementen	147
a - Inleiding	147
b - Ruimten voorbehouden aan de bemanning.	149
c - Verlichting, verluchting, verwarming en verfraaiing van de ruimten	150
4. Lichamelijke verzorging en hygiene	151
a - Wassen en scheren.	151
b - uitkleden voor het slapen.	152
c - verversen van kledij	152
5. De voeding	152
a - De voedselvoorziening.	152
b - Wat omvat het voedsel.	153
c - De drank	155
d - De bewaarplaatsen.	155
e - Verzorging van het eten.	156
f - Wanneer wordt er gegeten	156
g - Smaakt het eten.	156
6. Het arbeidsmilieu.	157
a - Aantal bemanningsleden	157
b - Onderlinge verstandhouding	158
7. Vrije tijdsbesteding aan boord	159
a - Vrije tijdsbesteding volgens scheepsklasse	160
b - Vrije tijdsbesteding volgens functie	162

DEEL III.

I. - ALGEMENE KONKLUSIES

=====

II. - BESCHOUWINGEN BIJ DEZE STUDIE.

=====

1. Overwegingen bij het geschiedkundig overzicht en de daaraan verbonden feiten uit de verdere studie.	169
2. Het ouderdomsverschijnsel en andere facetten, die hiermede in verband staan.	172
3. De beroepsopleiding en andere opmerkingen, die er mede in verband staan	174

NAWOORD.

BIJLAGEN.

I. Bibliografie	180
II. Interview-schema	183
III. Praktikum.	185
IV. Tabellen	186

I N L E I D I N G.

KEUZE EN MOTIVERING VAN HET PROEFSCHRIFT.

Bij de lezing van het boek, "Structurele Werkloosheid in West-Vlaanderen" van G. Declercq en G. Vanneste, werden wij getroffen, door het feit, dat zo weinig gezegd werd over het visserijbedrijf, dat toch een specifiek West-Vlaams bedrijf is, naast de landbouw, wellicht een der oudste beroepen in die gouw.

Toen wij dan, in dag- en weekbladen, sommige artikelen lazen over het verkwijnen van de visserij, besloten wij de oorzaken van die toestanden eens nader te bekijken. Het lot van de visser begon ons te interesseren, en zo kwamen wij er toe, zijn leven aan wal en op zee van dichterbij na te gaan.

De romantiek en de werkelijkheid van dit leven hebben wij getracht in deze studie weer te geven.

DEEL I.

I. - DE HISTORISCHE EVOLUTIE VAN DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ

Inleiding.

In de behandeling van dit hoofdstuk, dat als studieobject heeft, de geschiedenis over de economische evolutie van de Belgische zeevisserij, ligt het helemaal niet in onze bedoeling een gedetailleerde weergave in de tijd weer te geven, hoe de zeevisserij is ontstaan en hoe zij evolueerde tot de hedendaagse konstruktie.

Vermits dit deel niet de essentie uitmaakt van deze sociale studie en het overigens een heel boekdeel zou vergen om volledig de economische evolutie weer te geven, lijkt het ons inziens interessanter naar de voornaamste bronnen te verwijzen, vermeld in onze bibliografische lijst.

Nochtans zijn wij er van overtuigd dat een grondige studie van de visserijgeschiedenis van groot belang is.

2. Belang van de visserijgeschiedenis.

Een studie over de visserijgeschiedenis heeft haar belang om op volgende gebieden onze aandacht te vestigen :

- a. Dat de visserij die oeroud is, door de eeuwen heen een ontwikkeling heeft doorworsteld, waarvan de huidige bestaansvormen (zie hds. 3) met al haar aanverwante takken van handel en industrie, op economisch en sociaal vlak de resultaten zijn.
- b. Dat het steeds dezelfde problemen en vraagstukken zijn die opnieuw opduiken en dat bepaalde saneringsmiddelen soms zeer doelmatig geweest zijn. Deze middelen kunnen heden nog toepasselijk zijn op de visserijnijverheid, zo ze aangepast worden aan de hedendaagse opvattingen in het kader van de hedendaagse problematiek.

- e. Dat er nieuwe mogelijkheden liggen, die door technische en sociologische evolutie, logisch moeten openbloeien om aan deze nijverheid in de toekomst nieuwe stuwkracht te geven. Gewille van deze factoren achten wij het dan ook belangrijk enkele gegevens dienaangaande voorop te stellen.

3. De geschiedenis.

Wij geven geen gedetailleerde historiek, doch enkel een evolutionele lijn, met enkele uitwijdingen sinds de 20^e E.

Het is een onbetwistbaar feit dat de visvangst de eerste stap heeft gezet naar de economische wetenschap. De mens, die door de natuur gedreven, op zoek ging om zijn vitale behoeften te bevredigen, deed aan roofbouw.

De theorie van de econoom K. Bücher gaat in de visserij volledig op :

- a. De gesloten huishouding : de vangst was beperkt voor eigen gebruik. Deze theorie vonden we zelfs nog terug op het einde van de vorige eeuw in de garnalvisserij langs de kust.
- b. De stadhuishoudkunde : de produktie vergrootte, tengevolge van steeds verbeterde vangstechnieken, en de afzet breidde zich uit tot een steeds grotere kring van bekenden. Deze idee vinden we heden nog terug. De produktie van de Nieuwpoortse haven is vooral bestemd voor de streek van het Veurne-Ambachtse tot aan de De Panne.
- c. De staatshuishoudkunde : door nog verbeterde technieken, de ontdekking om de vis ook op zee op te zoeken (in onze streken door de Menapiërs) bracht nog grotere produktie teweeg en ook grotere afzetgebieden. De vangst was bestemd voor een groter wordende kring van onbekenden. Deze theorie is thans terug te vinden in de haven van Zeebrugge.
- d. De wereldhuishoudkunde : de plotse produktievlucht deed de Belgische zeevisserij vermaardheid verwerven buiten de nationale markten. Deze laatste vorm vinden wij heden terug, waarbij we Oostende als centrum kunnen vermelden.

Deze economische ontwikkelingstrap is zeker niet verlopen zonder moeilijkheden, zonder bloei-, verval- en stationaire perioden. Om het geschiedkundige beeld duidelijke vormen te geven, achten wij het noodzakelijk even de weg te tonen waarlangs Büchers theorie in de visserij evolueerde.

De volks- en staats-huishouding zijn de oorsprong geweest van de strijd tussen de mens en de zee. De aangroei van de bevolking langs de kust was oorzaak van het probleem van de voedselvoorziening, die onvoldoende was op de zandige bodem.

De vis die eerst gezocht werd bij ebbe en die op het strand werd achtergelaten door de golven, was een eerste vorm van visvangst. Nadien werden kunstmatige hindernissen aangebracht, om later door het voorbeeld van de Menapiërs, de vis met schepen te gaan opzoeken op zee.

Dank zij deze uitvinding en het aanpassen van vistuig, aangeleerd door vreemde inwijkelingen (Friesen, Saksen, de visbevolking van de zuidelijke Noordzee) vergrootte de produktie en breidde het afzetgebied zich uit en komen wij tot de volgende trappen: Staat- en wereldhuishouding.

Terwijl wij tot nog toe een sociale achtergrond kunnen opmerken in de visserij (honger en voedselvoorziening) krijgt de visserij, met de opkomst van handel en nijverheid in de 11^e eeuw, een economische betekenis. De familieuitbatingen zochten steun bij bekenden; een onderlinge verzekering om de produktie op te drijven.

De haringvangst bloeide dank zij de uitvindingen van de kaakharing (door een Vlaamse visser) het kompas en de verbeterde vangmethodes. Zo werd de visserij een bron van volkswelvaart. Om de geschiedkundige evolutionele lijn door te trekken, past het hier volgende indeling te maken :

- 1 - De oude visvangst
- 2 - De nieuwe visvangst

A. De oude visvangst.

=====

Deze loopt over een periode van ongeveer 9 eeuwen. Ze komt op in de 11^e E. om in de 20^e E. plaats te ruimen voor de stoom en andere moderne uitvindingen. Wij kunnen de oude visvangst als volgt situeren :

- De haringvisserij.

Een succesvolle bloeiperiode over drie eeuwen, die zelfs vermaardheid verwierf met een toppunt in de 15^e E. . Deze bloei had zich vooraf ontwikkeld door heel wat moeilijkheden zoals: overbevissing, te grote invoer, familieuitbatingen, die financieel niet meer aan de groter wordende eisen konden voldoen en die vervangen werden door tussenpersonen, die het beheer kregen over de schepen enz...

Oorlogen waren oorzaak dat in de 16^e E. het bedrijf werd stopgezet, om nadien, tijdens het bewind van Maria Teresia opnieuw tot een bloeiperiode te komen, weer te verdwijnen tijdens het Frans bewind en nogmaals een korte heropflakking te kennen tijdens het pas gestichte Belgische regime, dat premien toekende, om tenslotte samen met de grote visserij te Zoute, de kabeljauwvangst, volledig een einde te nemen.

- De walvisexpedities.

In deze soort visserij hebben onze voorouders een niet te onderschatten bijdrage geleverd. Ook deze visserij heeft een glansperiode gekend, vooral aanstonds na de krijgswoeelingen in de 16^e E.. Ze verviel op het einde van de 18^e E., om tenslotte in het begin van deze eeuw (niet tegenstaande staatstussenkost) door gebrek aan geschoold personeel te verdwijnen.

- De kabeljauwvangst.

De haringvangst op zee heeft ongetwijfeld ook de kennis van andere vissoorten en visgronden met zich meegebracht. Deze nieuwe ontdekking heeft een ongemeen sukses gekend voor onze ekonomie en voor onze vissers. Tijdens deze enorme bloei doken toch ook weer moeilijkheden op zoals : het totaal verdwijnen

van de familieuitbatingen en het ontstaan van de grote redersmaatschappijen, het aangroeien van de invoer door de voordelige marktprijzen die op onze markten voor de vis werd gegeven, het toenemen van sociale wantoestanden. Wij halen hier even de tekst aan van J. Filliaert in zijn werk "De laatste Ijslandvaarders".

"De reizen duurden gemiddeld zes maanden, het werk was niet alleen hoogst gevaarlijk, maar mocht terecht aanzien worden als een echt beulenwerk. Daarenboven staat men in bewondering hoe hun huishouden met zulk laag loon kon onderhouden worden. Het loon veranderde volgens de tijdsomstandigheden en werd vastgesteld per "laast", één laast was twaalf tonnen gezouten kabeljauw. Daarbij ontvingen zij, benevens hun gering loon, een ton afvalvis en een hoeveelheid droogvis" (1)

Ook hier kwamen sporen van verval het sukses remmen, sporen die te wijten waren aan : oorlogen, zeerooverijen, nieuwe uitvindingen (ijs, stoom, verbeterd transport, het gebruik van het bordentreilnet), de nu eens zeer gunstige, dan weer ongunstige maatregelen vanwege de overheid. Dit verval dat zich tenslotte over een lange termijn van op- en downperiodes voltrok, kondigde de definitieve scheiding aan tussen de oude en de nieuwe vangst.

B. De nieuwe visvangst.

De versevisvangst is thans de voornaamste en enige tak van dit bedrijf geworden. Met deze visserij krijgt Oostende de eretitel van de grootste vissershaven van Europa te zijn. Zeebrugge ontstaat en kent een vlugge bloei. Nieuwpoort vermindert, evenals Heist dat door Zeebrugge zal opgeslorpt worden.

(1) GOBIJN, B. Sociaal-economische en familiale toestand bij de zeevissers, behorende tot de thuishaven Zeebrugge. Roeselare, 1954; p. 20

Blankenberge gaat ook achteruit om zich bij Zeebrugge aan te sluiten.

De vloot wordt uitgebouwd tot de modernste van Europa en onze vissers worden overal als de meest bekwame en nijvere ter wereld geacht. Zo luidde onze visserij zijn bloeiperiode in bij de aanvang van deze eeuw. Nochtans kende ook tijdens deze periode de zeevisserij moeilijkheden.

De gunstige prijzen brachten een overvloedige invoer teweeg en alhoewel er een groot afzetgebied was, was dit niet voldoende om dergelijke hoeveelheden te verwerken. Bij de aanvang van de vijandelijkheden van de eerste wereldoorlog werd dit invoerprobleem opgelost.

Na de oorlog stonden de afzetgebieden onmiddellijk terug open en de handel bloeide opnieuw, dank zij het dynamisme van onze vissersbevolking, de tussenkomst van onze overheid, het oprichten van kredietmaatschappijen en de uitvinding van de geperfectioneerde motor (die reeds in 1907 werd aangewend), tot aan de algemene cyclische crisis in 1929. Toen kreeg de Belgische zeevisserij een harde slag.

België kon zijn vis niet meer afzetten in de Britse havens. De kontigentering van de vis veroorzaakte voor veel producerende landen een nadeel en deze zetten hun vis af aan Belgische wal. Een scherp probleem van te hoge invoer kenmerkte onze visserij, die onze nationale produktie in groot gevaar bracht. De Belgische regering trof maatregelen maar deze waren absoluut onvoldoende. *? welke.*

De tweede wereldoorlog legde de visserij stil, buiten de kustvisserij, (die toen een wonderbare redding is geweest voor de voedselvoorziening in ons land). Na de tweede wereldoorlog herstelde onze zeevisserij zich in snel tempo. De opgeëiste vaartuigen werden terugbezorgd. De nationale en internationale markten waren gunstig georiënteerd voor de visprodukten. Europa had een groot tekort aan voedselprodukten en België voerde uit, daar de andere visproducerende landen absoluut nog niet bij machte waren hun produktie zelf aan te halen.

Toen kwam de kentering. De Heren Van NESTE en P. HOVART schrijven hierover :

"Zeer spoedig kwam er een wijziging in deze toestand.

Andere visproducerende landen herbouwden hun vloot en de Belgische visafnemers-landen met een zwakke munt- kochten bij voorkeur aan landen met een zwakke munt, met lage produktiekosten en lage prijzen.

Toen het Belgische uitvoerkontingent zijn hoogste peil bereikte, n.l. in 1946/1947, werden handelsakkoorden afgesloten met de Noorderlanden. Deze landen waren gunstige afnemers van de Belgische staalprodukten, doch konden slechts betalen met vis.

De uitvoer verminderde, de invoer nam toe en het binnenlands verbruik van vis daalde onder druk van de opkomst van andere voedingsmiddelen. De crisis van een overbezet produktieapparaat zette in : vaartuigen bleven in de haven liggen of werden verkocht, de schulden van de reders loopten hoog op en leidden vaak tot faillissementen. Sedert 1948 zijn, ondanks de belangstelling van de centrale overheid, de moeilijkheden in de zeevisserij gebleven. Tijdelijke verbeteringen werden gevolgd door grote inzinkingen." (1)

Het is in die zin dat de zeevisserij tegenwoordig nog verder te kampen heeft met vele moeilijkheden waarvoor nog geen oplossing gevonden werd.

en Zeebrugge, dan zou men zich rekenschap kunnen geven van hun geweldige rol in het nationaal bedrijfsleven.

Derhalve verschaft de zeevisserij niet alleen werk aan enkele duizenden kustbewoners, maar ze verzekert de bestaanmogelijkheid van vele kleine middelmatige en grote bedrijven over het

-----d, zonder daarbij te spreken van de vele

(1) VANNESTE, O. en HOVART, P. -De Belgische Zeevisserij - van een Economische studie.

Brugge 1959; P. 37

II.- SITUERING VAN DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ

=====

Inleiding.

De zeevisserij is een bedrijfstak, die in de meeste landen, enkele uitzonderingen zoals Japan, Noorwegen, IJsland, niet te na gesproken, niet die belangstelling geniet, waar ze feitelijk recht op heeft.

De visserij is dus veeleer een geïsoleerd bedrijf, dat alleen bekendheid verwierf door het opkomend toerisme.

De hierna volgende indelingen van dit hoofdstuk, zullen in een kort schematisch overzicht aantonen dat de zeevisserij in de Belgische industrie, in heel het economische en maatschappelijk leven, niet zo onbelangrijk is als men doorgaans wel geneigd is te denken.

Deze bedrijfssektor kan op de eerste plaats ingeschakeld worden in de sektor van de voedingsnijverheid, en kan dus een belangrijke rol spelen in de bevoorrading van heel het land. Hij maakt ook deel uit van heel onze maritieme bedrijvigheid, want het is een onloochenbaar feit dat de vissershavens een rekruteringscentrum zijn voor de staatsmarine, loodswezen en koopvaardij, wat op economische vlak helemaal niet te onderschatten valt. Moesten wij de som maken van de aktiviteit van onze marine, onze handelsvloot, onze visserij, en van onze havens : Antwerpen, Gent, en Zeebrugge, dan zou men zich rekenschap kunnen geven van hun geweldige rol in het nationaal bedrijfsleven. ? x

Bovendien verschaft de zeevisserij niet alleen werk aan enkele duizenden kustbewoners, maar ze verzekert de bestaansmogelijkheid van vele kleine middelmatige en grote bedrijven over het ganse land verspreid, zonder daarbij te spreken van de vele kleinhandelaars, winkeliers en leurdere in bijna elk dorp van het land.

Verwante Bedrijven

ni jverhed.

Verbruiker

Daarbij kan men nog rekening houden met het deel van het goederentransport dat ze voor haar rekening neemt.

Gezien de zeevisserij dus wel een specifiek bedrijf is, waar de produktie afhankelijk is van de natuur, lijkt het ons wel nuttig even na te gaan wat de zeevisserij zoal omvat, en hoe dit bedrijf werkt.

2. - De materiele situering.

a. Wat omvat dit bedrijf :

Wanneer we een studie zouden maken over heel de zeevisserij, dus de handels- en nijverheidsinstellingen met de nevenbedrijven er in begrepen, dan zouden we grosso modo tot ongeveer het volgende plan komen :

- De visvangst
- Het lossen
- Het markten
- Het verwerken of bewerken
- Het vervoeren
- De groothandelaars
- De kleinhandelaars
- De gebruiker

Aan elk afzonderlijk punt zijn dan de aanverwante nijverheden en industrien gekoppeld, te beginnen van scheeptimmerwerven, hout en metaal, motoren, tot het vlechten van manden, en papierfabrikage (zie plan).

Het zijn dan ook deze verschillende stadia die sinds jaren de diverse onderwerpen voor studies uitmaken, daar elk punt een schakel is van de lange keten van de zeevisserij, en geen enkele keten is sterker dan haar zwakste schakel.

Het zou ons voor deze sociale studie te ver leiden om elk punt van dit plan te gaan uitdiepen en alle bijkomende problemen van de aanverwante nijverheden naar voren te halen. Wij willen slechts de voornaamste facetten uit dit bedrijf nader belichten, zoals o.a. de produktie met de daaraan verbonden eigenaardigheden.

b. Het produktieplan :

We zouden het produktieplan als volgt kunnen indelen :

- De bemanning
- De Vloot
- De visgronden en vissoorten
- Het vistuig
- De vangstmethodes
- De behandeling van de vis aan boord
- De weergesteldheid

DE BEMANNING.

Bij een eerste kontakt met de studie over het zeevisserijbedrijf valt het ons onmiddellijk op dat de bemanning de basis van dit bedrijf uitmaakt. Dat bijgevolg de produktie en de opvoering van de produktiviteit, en als gevolg hiervan de economische bloei van de zeevisserij, op een degelijke beroepsopleiding, zowel theoretisch als praktisch, moet berusten, heeft tot nog toe misschien te weinig de aandacht gekregen.

" Veel belovende elementen moeten naar de zeevisserij komen; maar deze zullen enkel door een gezonde visserij aangetrokken worden, terwijl onze zeevisserij alleen maar gezond kan worden als er een massa uitstekende krachten worden aangeworven". (1)

Volgens de jaarverslagen van het Bestuur van Zeewezen waren er op 31 december 1959, 1.704 vissers, verdeeld over de vier vissers-

havens : Ootende	: 879
Zeebrugge	: 635
Nieuwpoort	: 186
Blankenberge	: 4

Anderzijds dient hier aangestipt dat onze Vlaamse vissers bekend staan als noeste werkers, die met een onvermoeide arbeidskracht steeds opnieuw de zee doorkruisen met een minimum bemanningsleden per schip, wat zeker de arbeid niet vereenvoudigt. Inderdaad, volgens de wetgeving is er een minimumbemanning vereist per

(1) JOOSSEN, F. Panorama Hamburg, 1956: p. 56

scheepsklasse. Nochtans door een tekort aan personeel heeft de zeevaartinspektie aan sommige scheepsklassen de toelating gegeven uit te varen met minder bemanningsleden aan boord. (1)

Op schepen met minder dan 80 P.K. zijn er 3 personen voorzien door de wet. De zeevaartinspektie laat toe met 2 personen uit te varen. Op schepen van 80 P.K. tot minder dan 100 P.K. zijn er eveneens 3 personen vereist; de zeevaartinspektie laat toe met 2 personen uit te varen. Op schepen van 100 tot minder dan 180 P.K. zijn vijf personen vereist; de zeevaartinspektie laat toe met 4 personen uit te varen. 4.000 (a) 20,5

Op schepen van 180 P.K. tot minder dan 250 P.K. zijn 6 personen vereist; De zeevaartinspektie geeft toelating met 5 personen uit te varen. Op schepen van 250 P.K. tot minder dan 400 P.K. zijn 6 personen vereist; De zeevaartinspektie laat toe met 5 personen uit te varen. Op schepen van 250 P.K. tot 400 P.K. zonder brug zijn 7 personen vereist; de zeevaartinspektie laat toe met 6 personen uit te varen. 2.475 (a) 2,0

Nochtans kan de arbeidskracht van de Belgische visser (uitgedrukt volgens de produktiviteit per visser) zeker concurreren met andere landen.

We geven op de volgende bladzijde een tabel met de vergelijking met andere landen over de produktiviteit per visser in 1951.(2)

(a) - Geschat cijfer

(d) - Hoofd- en bijberoep

(e) - Bemanning van see- en kustvisserij

(f) - Geschat aantal diepzeefissers

(g) - Hoofdberoep

(h) - Enkel 1.627 beroepsvissera

(1) Gegevens ons verstrekt door de dienst van de zeevaartinspectie van Costende.

(2) BLANKE, W. Die Seefischerei Nordwest Europas - Struktur und Probleme Hamburg, 1956; p. 56

TABEL A.

LANDEN	AANVOER 1.000 t.	AANTAL VISSERS (d)	AANVOER PER VISSER.
IJsland	442,8	5.367	82,5
West-Duitsland	630,0	11.428 (e)	55,1
Nederland	186,7(b)	5.473 (f)	34,1
België	55,1	1.862 (g)	29,6
Engeland + Wales	786,7	27.390	28,7
FRr-oer	82,0(c)	4.000 (e)	20,5
Schotland	279,6	14.531	19,2
Noorwegen	1823,5	96.533	18,9
Denemarken	259,3	19.623	13,2
Zweden	180,4	21.381	8,4
Frankrijk (a)	373,5	58.956	6,3
Noord-Ierland	5,5	5.900 (c)	6,1
Ierland	9,4	9.475 (d)	1,0
TOTAAL :	5114,5	276.919 (h)	18,5

(a) - Zonder de Middellandse zee

(b) - Enkel hoogzeeverij

(c) - Geschat cijfer

(d) - Hoofd- en bijberoep

(e) - Bemanning van zee- en kustvisserij

(f) - Geschat aantal diepzeevissers

(g) - Hoofdberoep

(h) - Enkel 1.627 beroepsvissers

HET BEMANNINGSTEKORT IN DE BELGISCHE VISSERIJ VOOR DE TELEVISIE

Dinsdag 11. bracht een afvaardiging van de Vlaamstalige T.V. een bezoek aan Oostende en bijzonderlijk aan de visserijmiddens. Het doel hiervan was te onderzoeken hoe het stond met het vraagstuk van het bemanningstekort waarmee onze visserijbedrijvigheid in de laatste tijden diende af te rekenen.

Opnamen werden gemaakt langsheen de visserskade, waarbij tevens enkele interviews werden afgenomen van Oostendse vissers.

Hierop werd een bezoek gebracht aan de Rederscentrale, alwaar enkele inlichtingen werden ingewonnen.

Het verschijnsel van het bemanningstekort kan bezwaarlijk als een typisch Belgisch element aanzien worden. In vorige nummers van ons blad hebben wij inderdaad reeds herhaalde malen gewezen op de toestanden dienaangaande in Groot-Brittannië en West-Duitsland.

De toestanden, en bijzonderlijk te Oostende spitsen zich evenwel uitsluitend toe tot de middenslagvisserij. De kustvisserij en de diepzeevisserij hebben inderdaad tot op heden weinig moeilijkheden ge-

kend bij het bemannen van hun respektievelijke eenheden. Te Zeebrugge en Nieuwpoort vertoont het verschijnsel een minder ernstig karakter.

De oorzaken van dit verschijnsel dienen in de eerste plaats gezocht op psychologisch gebied en niet op sociaal domein of onvoldoende verdiensten. Inderdaad, ook de visser houdt er aan eens te kunnen genieten van de gezellige huiskring, en de ontspanning welke het huidige levensniveau hem te bieden heeft.

Drukke studies worden thans doorgevoerd om aan deze toestanden te verhelpen. De middelen welke hiervoor dienen aangewend te worden moeten gezocht worden in 'n herscholing van onze vissers, aanwerven van buitenlandse vissers voor onze eigen vloot, het invoeren van een vervroegd pensioenstelsel en een hervorming van het thans bestaande zeevaartonderwijs, dat op gebied van praktische vorming zeer veel te wensen overlaat.

Naar vernomen werd zou dit programma langs de Vlaamstalige T.V. uitgezonden worden op zondag, 15 oktober a.s. om 16 uur. — B.

Het nieuwsblad van de kust
12 oktober 1961.

K.B. 16-11-27 art. 13
Bewijsd bij K.B. 10-5-57.

FUNCTIES.	VOORWAARDEN. DEKPERSONEEL.	BEVOEGDHEID EN VOORDELEN.
BREVET VAN SCHIPPER 1° KLAS	1) 22 jaar oud zijn 2) Drager van het brevet van 2° klas 3) Daarna 12 maand in de visserij, waarvan 6 maanden als stuurman in de grote visserij zonder straf te hebben opgelopen 4) toepassingsexamen.	Gezagvoerder onbeperkte diepzeevisserij
BREVET VAN SCHIPPER 2° KLAS	1) 21 jaar oud zijn 2) aan de algemene voorwaarden voldoen gesteld door de zeevaartschool 3) 72 maanden hebben gevaren waarvan 24 maanden ter visserij 4) Een theoretisch en een practisch examen afleggen.	a) stuurman in onbeperkte diepzeevisserij b) gezagvoerder beperkte diepzeevisserij c) toegelaten tot examen voor schipper 1° klas (mits melding op het brevet)
ASPIRANT SCHIPPER TER VISSERIJ	1) 15 jaar oud zijn 2) aan de algemene voorwaarden voldoen inzake het examen aan de zeevaartschool 3) Examen over theorie (schriftelijk en mondeling)	a) stuurman wachtoverste in beperkte diepzeevisserij op 21 jarige leeftijd na 36 maanden scheepsdienst. b) vrijstelling van theoretisch examen voor schipper 2° klas.
BIJZONDERE VERGUNNING SCHIPPER 2° KLAS	1) 35 jaar oud zijn 2) aan de algemene voorwaarden voldoen inzake het examen aan de zeevaartschool 3) 7 jaar scheepsdienst hebben waarvan 3 jaar ter visserij en 1 jaar als 1° matroos. 4) mondeling toepassingsexamen in de zeevaart	Gezagvoerder op beperkte diepzeevisserij
BIJZONDERLIJKE VERGUNNING SCHIPPER 2° KLAS (K.B. 22-5-51)	1) Aan dezelfde voorwaarden voldoen als 1-2-3 van hierboven 4) Geen straf opgelopen hebben door de onderzoeksraad erger dan de vermaning.	Zelfde bevoegdheid als voor het brevet van 2° klas.

VERGUNNING SCHIPPER
2° KLAS

- 1) 35 jaar oud zijn
- 2) in het bezit zijn van het brevet van schipper ter visserij 2° klas
- 3) voor de grote visserij een schip gevoerd hebben zonder een straf te hebben opgelopen.

Gezagvoerder onbeperkte diepzeevisserij

VERGUNNING SCHIPPER
TER KUSTVISSERIJ

- 1) 25 jaar oud zijn
- 2) 7 jaar scheepsdienst waarvan 2 jaar ter visserij
- 3) mondeling examen inzake scheepvaart

Gezagvoerder tot 30 mijlen van de kust, of garnaalvisserij met 30 B.T.

BEVULINGSSCHRIJF VAN
SCHEEPSJONGEN

- 1) 2 jaar studie op een zeevisserijsschool
- 2) Eerste examen na 1 jaar vaart
- 3) Tweede examen na 2 jaar vaart

Toekenning van de premies aan de schipper van beurzen en prijzen aan de scheepsjongen
Voorrang op kandidaten die geen visserij onderwijs genoten hebben

MACHINEPERSONEEL

L.B. 16-11-29

DIPLOMA VAN
ASPIRANT MECANICIEN

- 1) Belg zijn
- 2) vrij zijn van lichamelijke gebreken
- 3) Na 15 jaar ofwel 36 maanden leerling machinebouw ofwel 36 maanden leerling beroep of nijverheidsschool met werkplaats ofwel 27 scheepsdienst in machinekamer
- 4) Bekwaamheidsexamen op de zeevaartschool.

Minstens 18 jaar zijn.

- a) bediening van stoommachines en motoren op alle boten. Hij mag niet als wachtoverste varen.
- b) Ontslagen van bekwaamheidsexamen van mecaniciens 2° klas

BREVET MECANICIEN 2° KLAS
STOOM OF MOTOR

- 1) Zelfde voorwaarden als 1-2-3 hierboven
- 4) 24 maanden scheepsdienst als assistent mecaniciens op schepen (met 300 P.K.)

Minstens 20 jaar zijn.

- a) Bediening van stoommachines en indien het brevet vermeld, dat er voldaan werd aan het examen van motoren op schepen tot 500 P.K.
- b) Mag als 2° machinist varen op schepen van meer dan 500 P.K.

BREVET MECANICIEN 1° KLAS
STOOM OF MOTOR

- 1) 1-2-3 als hierboven
- 4) Brevet 2° klas, 12 maanden vaart als mecaniciens
Hoofd van de wacht op schepen
- 5) Bekwaamheids examen op de zeevaart.

Minstens 21 jaar zijn.

Bediening van stoommachines en motoren op schepen van 500 P.K. en meer

BREVET MACHINIST STOOM

- 1) 1-2 las hierboven

Minstens 21 jaar zijn.

- 3) 21 jaar oud zijn
- 4) na 15 jaar ofwel :
 - 24 maanden leerling paswerker geweest zijn
 - leerling beroeps- of nijverheidsschool met werkplaats
 - 24 maanden scheepsdienst in machinekamer
 - 72 maanden scheepsdienst in machinekamer
- 5) Bekwaamheidsexamen op de zeevaartschool

- a) Bediening van stoommachines op schepen van 500 P.K.
- b) Mag als 2^e motorist varen op motorschepen van meer dan 500 P.K.

BREVET MACHINIST MOTOR

- 1) 1-2-3 zoals hierboven
- 4) zelfde voorwaarden als 4 hierboven met uitzondering van 72 maanden die hier vervangen worden met 12 maanden in een motorschip
- 5) Zelfde voorwaarden als 5 hierboven.

Minstens 21 jaar zijn.

- a) Bediening van motoren op motorschepen tot 500 P.K.
- b) Mag als 2^e motorist varen op motorschepen van meer dan 500 P.K.

VERGUNNING VAN MOTORIST

- 1) 18 jaar oud zijn
- 2) 12 maanden scheepsdienst
- 3) Bekwaamheidsexamen zeevaartschool

Minstens 16 jaar zijn.

Bediening van motoren op schepen van minder dan 130 P.K.

Teneinde de arbeidsverdeling zo goed mogelijk te bepalen en de produktie zo hoog mogelijk op te drijven en de hierarchische personeelslijn zo juist mogelijk te omschrijven, heeft elk bemanninglid zijn functie en zijn graad.

Er bestaat een onderscheid tussen dekpersoneel en machinepersoneel. Het dekpersoneel werkt aan dek en oefent de eigenlijke visvangst uit.

De Schipper.

De schipper voert het bevel over het vaartuig en moet volledig op de hoogte zijn van het vissersbedrijf. Hij beslist gewoonlijk waar zal gevisd worden. Hij regelt de dienst, geeft bevelen, houdt toezicht en steekt overal een hand toe waar het nodig blijkt te zijn. Hij draagt niet enkel de verantwoordelijkheid over het vaartuig en het materieel, maar tevens voor de veiligheid van de bemanning.

De Stuurman.

Hij staat rechtstreeks onder het bevel van de schipper en beveelt zelf de bemanning gedurende het vangen van de vis. Hij is verantwoordelijk voor de goede bewaring van de vis. Hij ijst de vis en bergt hem in het ruim of houdt toezicht wanneer dit werk door anderen wordt uitgevoerd.

De Bootsman.

De bootman komt enkel voor op grote treilers. Hij staat rechtstreeks in dienst van de stuurman. Hij houdt toezicht bij het schoonmaken van de vangst en regelt de wachturen.

De Matroos.

De taak van de matroos is veelvuldig en hard. Hij helpt bij het in- en uitzetten van het net of de "Korre". Hij moet de vis gutten (verwijderen van ingewanden), wassen, sorteren en in het ruim bergen. Hij herstelt de gescheurde netten en touwen en staat in voor het reinigen van netten en vaartuig. Hij loopt wacht als roerganger.

De lichtmatroos.

De lichtmatroos is een scheepsjongen met een zekere ervaring, en die reeds allerhande matrozenwerk kan verrichten. Hij brengt gewoonlijk het ijs aan bij het inijzen van de vis.

De scheepsjongen.

Hij is een leerjongen en voert de gewone onderhoudswerken uit aan boord. Hij onderhoudt het logies van de bemanning, helpt de kok en loopt wacht samen met de schipper of met de stuurman, van wie hij praktisch zeevaartonderricht krijgt.

De kok.

Op de diepzeetreilers wordt de kok bij het dekpersoneel gerekend, alhoewel hij niets te maken heeft met de vangst. Hij moet zich uitsluitend met het bereiden van het eten van de bemanning bezig houden. Op de kleinere vaartuigen wordt deze functie waargenomen hetzij door de motorist, hetzij door de hiertoe best geschikte matroos.

Het machinepersoneel is met de zorg voor de motor belast.

In geval van succesrijke vangsten nemen sommige leden van het machinepersoneel ook deel aan het werk aan dek.

Het machinepersoneel omvat :

De motorist.

De motorist draagt tegenover de schipper de verantwoordelijkheid voor de goede werking van de motor. Op sommige vaartuigen wordt hij bijgestaan door een hulpmotorist.

De hoofdmachinist.

Deze functie komt enkel voor op de stoomschepen en is van dezelfde aard als deze van de motorist. Eventueel wordt de machinist ook bijgestaan door een hulpmachinist.

De stoker.

De stoker en de hulpstoker komen ook enkel voor op de stoomschepen.

De radiotelegrafist.

Deze zorgt voor de verbinding met de wal en met de andere vaartuigen. _____ wordt ingedeeld in 6 klassen op basis van de voortstuwingsskracht, _____ omdat deze indeling een goed beeld geeft van de vangstcapaciteit en van de vangstgronden, die binnen het bereik van de verschillende eenheden liggen.

(Zie paragraaf : "De vangstgronden").

Deze klassen omvatten :

- Klasse I : Garnalscheepjes met motor tot 60 P.K.
- Klasse II : Rustvaartuigen met motor van 60 tot 119 P.K.
- Klasse III : Middenslagsschepen met motor van 120 tot 239 P.K.
- Klasse IV : Kleine diepzee-reilers met motor van 240 tot 349 P.K.
- Klasse V : Middenslagdiepzee-reilers met motor van 350 tot 499 P.K.
- Klasse VI : Grote diepzee-reilers - met motor vanaf 500 P.K.
- met stoom vanaf 450 P.K.

Klassen I en II worden gewoonlijk genoemd "De Rustvisserij"

Klassen III en IV de "Middenslagvisserij"

Klassen V en VI de "Diepzeevisserij"

Wij situeren in onderstaande tabellen het aantal schepen per schepsklasse en per thuishaven (tabel B.), de drijfskracht per schepsklasse en per thuishaven (tabel C.) en vervolgens ook de brutotonnage per schepsklasse en per thuishaven (tabel D.), omdat de grootte van een vloot niet enkel wordt gemeten naar de numerieke sterkte maar wel op grond van de brutotonnage. De gegevens die wij in deze tabellen vermelden, geven de toestand voor op 31-12-1939. (1)

(1) Bron: Jaarverslagen van het bestuur van het zeezezen.

DE VLOOT.

=====

De zeevisserijvloot, die het eigenlijke produktieapparaat vertegenwoordigt, wordt ingedeeld in 6 klassen op basis van de voortstuwingskracht, omdat deze indeling een goed beeld geeft van de vangstkapaciteit en van de visgronden, die binnen het bereik van de verschillende eenheden liggen.

(Zie paragraaf : "De visgronden").

Deze klassen omvatten :

- Klasse I : Garnalscheepjes met motor tot 80 P.K.
- Klasse II : Kustvaartuigen met motor van 80 tot 119 P.K.
- Klasse III : Middenslagschepen met motor van 120 tot 239 P.K.
- Klasse IV : Kleine diepzeetreilers met motor van 240 tot 349 P.K.
- Klasse V : Middenslagdiepzeetreilers met motor van 350 tot 499 P.K.
- Klasse VI : Grote diepzeetreilers - met motor vanaf 500 P.K.
: - met stoom vanaf 439 P.K.

Klassen I en II worden gewoonlijk genoemd "De Kustvisserij"

Klassen III en IV de "Middenslagvisserij"

Klassen V en VI de "Diepzeevisserij"

Wij situeren in onderstaande tabellen het aantal schepen per scheepsklasse en per thuishaven (tabel B.), de drijfkracht per scheepsklasse en per thuishaven (tabel C.) en vervolgens ook de brutotonnemaat per scheepsklasse en per thuishaven (tabel D.), omdat de grootte van een vloot niet enkel wordt gemeten naar de numerieke sterkte maar wel op grond van de brutotonnemaat.

De gegevens die wij in deze tabellen vermelden, geven de toestand weer op 31-12-1959. (1)

- - - - -

(1) Bron: Jaarverslagen van het bestuur van het zeewezen.

TABEL B.

Aantal schepen per scheepsklasse en per thuishaven.

SCHEEPSKLASSE	COST.	ZIEBR.	BLANK.	NIEUWP.	TOTAAL	%
I	52	31	1	32	116	26,8
II	16	45	-	13	74	17,1
III	45	82	1	18	146	33,7
IV	53	13	-	-	66	15,2
V	17	3	-	-	20	4,6
NOT.	7	-	-	-	7	1,6
VI						
ST.	4	-	-	-	4	0,9
TOTAAL :	194	174	2	63	433	
%	44,8	40,18	0,46	14,56	100	

TABEL C.

De drijfkracht per scheepsklasse en per thuishaven.

SCHEEPSKLASSE	OOSTENDE	ZEEBR.	BLANKENB.	HIEUWP.	TOTAAL
I	2.626	1.942	50	1.626	6.244
II	1.446	4.175	-	1.230	6.851
III	7.580	12.663	175	2.529	22.947
IV	14.274	3.260	-	-	17.534
V	6.965	1.075	-	-	8.040
NOT.	5.855	-	-	-	5.855
VI					
ST.	4.660	-	-	-	4.660
TOTAAL :	43.406	23.115	225	5.385	72.131
%	60,17	32,04	0,33	7,46	100

TABEL D. B. blijkt dat ruim 1/3 (33,7 %) van onze vissersvloot onder klasse III thuishoort, waarvan Zeebrugge meer dan de brutotonnemaat per scheepsklasse en per thuishaven. Het aantal schepen neemt naarmate men in hogere klassen komt (het minimum is voor klasse III) en de brutotonnemaat daarentegen neemt toe.

SCHEEPSKLASSE	OOSTENDE	ZEEBR.	BLANKENB.	NIEUWP.	TOTAAL
I	863	616	23	472	1.975
II	373	1271	-	380	2.025
III	3138	4381	57	953	8.531
IV	5707	1148	-	-	6.855
V	2880	371	-	-	3.251
MOT.	2607	-	-	-	2.607
VI	2664	-	-	-	2.664
TOTAAL :	18233	7787	80	1807	27.908
%	65,33	27,90	0,30	6,47	100

seker geen oordeel vellen over de vissersvloot zelf; daar komen de drijfkraft en de brutotonnemaat voor in aanmerking; omdat daar grotendeels de vangstcapaciteiten van afhangen.

Voor wat de drijfkraft betreft (tabel G.) kunnen we het volgende vaststellen :

Scheepsklasse III geeft de toon aan en wordt gevolgd door klasse IV. Scheepsklasse VI dat het geringste numeriek aandeel heeft, komt hier op de derde plaats.

In verhouding tot de havens zien wij hier, zoals voor de getalsterkte, dat Zeebrugge domineert voor klasse I + II + III en Oostende zijn aandeel voor klasse IV + V + VI doet primeren. Blankenberge is van geen belang in verhouding tot de andere havens (0,33 %). Nieuwpoort heeft nog een kleine rol te spelen (7,46 %).

Uit tabel B. blijkt dat ruim $1/3$ (33,7 %) van onze vissersvloot onder klasse III thuishoort, waarvan Zeebrugge meer dan de helft voor zijn rekening neemt. Algemeen zien wij, dat het aantal schepen afneemt naarmate men in hogere klassen komt (met uitzondering voor klasse III). De aankoopprijs voor de grotere schepen ligt ook zoveel hoger.

Alhoewel Oostende de grootste numerieke sterkte heeft, telt Zeebrugge het grootste aantal, voor wat betreft de Klassen I + II + III. Oostende telt het grootste aantal schepen wat betreft de klassen IV + V + VI. en Oostende baast alleen de grootste schepen (Klasse VI) uit.

Blankenberghe speelt met zijn 2 schepen hoegenaamd geen rol meer in de Belgische zeevisserij en wordt volledig door Zeebrugge opgeslorpt. Nieuwpoort beoefent nog slechts de kustvisserij.

Het numerieke aandeel van de middenslag (212) primeert op de kustvisserij (190) en steekt schril af tegen de diepzeevloot (31).

Wij mogen ons nochtans niet blindstaren op deze getallen en zeker geen oordeel vellen over de vissersvloot zelf; daar komen de drijfkracht en de brutotonnemaat voor in aanmerking; omdat daar grotendeels de vangstcapaciteiten van afhangen.

Voor wat de drijfkracht betreft (tabel C.) kunnen we het volgende vaststellen :

Scheepsklasse III geeft de toon aan en wordt gevolgd door klasse IV. Scheepsklasse VI dat het geringste numeriek aandeel heeft, komt hier op de derde plaats.

In verhouding tot de havens zien wij hier, zoals voor de getalsterkte, dat Zeebrugge domineert voor klasse I + II + III en Oostende zijn aandeel voor klasse IV + V + VI doet primeren. Blankenberge is van geen belang in verhouding tot de andere havens (0,33 %). Nieuwpoort heeft nog een kleine rol te spelen (7,46 %).

Wat de brutotonnemaat betreft (tabel D.), het voornaamste om een vlootsterkte te bepalen, bemerken wij dat, de middenslagvloot hier volledig de hoofdrol vervult met een hoogste B.T. v voor klasse III, en dat de diepzeevloot, met haar klein aantal schepen (31), ongeveer de helft meer B.T. noteert dan de kustvisserij met haar 190 schepen.

In verhouding tot de verschillende havens zien wij hier ook, zoals voor de getalsterkte en voor de drijfkracht, dat Zeebrugge voor klasse I + II + III de hoogste brutotonnemaat telt en dat Oostende primeert voor de overige klassen, zijnde IV + V + VI. Bovendien bemerken wij dat Oostende alleen het monopolie legt op de grote middenslagvloot en dat Oostende alleen bijna eveneens $\frac{2}{3}$ van de totale B.T. bezit.

Om een duidelijker doorzicht te krijgen in de huidige situatie (31-12-1959) en de evolutie, moeten wij een vergelijking maken met vorige jaren. Het zou ons nochtans te ver leiden deze evolutie hier te bespreken, daarom zullen we de tabellen hierover weergeven in Bijlagen (p. 186 e.v.)

Ouderdom der schepen.

In volgende paragraaf bespreken wij de ouderdomsverschijnselen van de zeevisserijvloot, en vooral de scheepserompen, opdat wij een algemeen beeld zouden kunnen schetsen van de toestand waarin onze Vlaamse vissers leven en werken en dit naargelang de scheepsklasse.

Zulks heeft volgens ons een grote betekenis, daar de schepen in feite het woon- en werksmilieu uitmaken, waarin de vissers het grootste deel van hun leven doorbrengen.

per scheepsklasse.

*Verhuaring, hygiëne enz.
in fabrieken.*

(1) Bron : Jaarverlagen van het bestuur van het zeevezen.

Tabel E.

Gemiddelde ouderdom van de schepen. (1)

JAAR.	GEMIDDELTE OUDERDOM	van het totaal aant. schepen
1946	10 jaar 6 maanden	
1947	13 jaar 2 maanden	13,62
1948	13 jaar 6 maanden	7,62
1949	14 jaar 5 maanden	11,77
1950	15 jaar 2 maanden	19,63
1951	15 jaar 11 maanden	13,16
1952	16 jaar 10 maanden	16,62
1953	17 jaar 6 maanden	11,77
1954	17 jaar 11 maanden	3,92
1955	18 jaar 4 maanden	0,69
1956	18 jaar 7 maanden	0,69
1957	18 jaar 10 maanden	0,46
1958	19 jaar 3 maanden	
1959	20 jaar 3 maanden	433

De ouderdom van de vaartuigen varieerde op einde 1959 tussen 1 en 51 jaar. Uit tabel E. blijkt dat de ouderdom van de vaartuigen voortdurend toeneemt. In 1946 bedroeg de gemiddelde ouderdom 10 jaar en 2 maanden, terwijl op einde 1959 dit cijfer tot 20 jaar en 3 maanden gestegen is.

In de hierna volgende tabel (tabel F.) geven wij een overzicht van de huidige (1959) gemiddelde ouderdom van de scheepseropen per scheepsklasse.

(1) Bron ; Jaarverslagen van het bestuur van het zeewezen.

Tabel F. de voorgaande tabel bemerken wij dat de verouderingsverschijnselen vooral optreden bij de garnalekettere (I - 25,34)
 Huidige gemiddelde ouderdom van de scheepsrompen per
 scheepsklasse (1)

OUDERDOMSKLASSE	SCHEEPSKLASSEN							% van het totaal aant. schepen
	I	II	III	IV	V	MOT. VI	STOOM	
tot 5 jaar	0,86	5,40	26,02	16,66	15,00	14,28	50,00	13,62
tot 10 jaar	-	6,75	12,32	7,57	-	42,85	50,00	7,62
tot 15 jaar	4,31	10,81	12,32	21,21	25,00	14,28	-	11,77
tot 20 jaar	37,93	35,13	9,58	1,51	-	-	-	19,63
tot 25 jaar	8,62	13,51	13,01	13,63	40,00	14,38	-	13,16
tot 30 jaar	14,65	9,45	15,06	34,84	15,00	-	-	16,62
tot 35 jaar	24,13	14,86	7,53	-	-	14,28	-	11,77
tot 40 jaar	8,89	2,70	3,42	3,03	-	-	-	3,92
tot 45 jaar	0,86	-	0,68	-	5,00	-	-	0,69
tot 50 jaar	0,86	-	0,68	1,51	-	-	-	0,69
51 jaar	0,86	1,35	-	-	-	-	-	0,46
AANTAL VAARTUIGEN.	116	74	146	66	20	7	4	433
AANTAL JAREN	2.941	1.545	2.457	1.278	402	125	27	8.775
GEMID. OUDERDOM	25 j. 3 m.	20 j. 10 m.	16 j. 10 m.	19 j. 4 m.	20 j. 1 m.	17 j. 10 m.	6 j. 9 m.	20 j. 3 m.

Wij gaan over dit aspect niet ver uitweiden daar het slechts in zeer geringe mate een rol speelt in het sociale facet dat deze studie als onderwerp heeft, tenzij wegens het feit dat, dit ouderdomsverschijnsel van groot belang is in verband met het loon, daar de visser uitbetaald wordt per % van de brutoopvang. Wij citeren in tabel G. de gemiddelde ouderdom der motoren en stoom-

(1) Bron; Jaarverslagen van het bestuur van het zeewezen.

(1) VANNESTE, O. en HOWART, P. *ibid.* ; p. 64

(2) VANNESTE, O. en HOWART, P. *ibid.* ; p. 64

Volgens de voorgaande tabel bezmerken wij dat de verouderingsverschijnselen vooral optreden bij de garnalkotters (I - 25,34) en de kusttreilers (II - 20,10).

Bij de kleine middenslagvisserij (III - 16,10) vermindert in de laatste jaren de ouderdom der schepen, daar deze klasse vooral in de laatste jaren sterk is aangegroeid.

De grote middenslag (IV - 19,4) en vooral de kleine diepzeetrelers (V - 20,1) kennen sinds 1931 eveneens een voortdurende veroudering.

De stoomvaartuigen omvatten de jongste elementen van de vloot. De diepzeevloot behoort tot de modernste eenheden van de West-Europese vissersvloot. (1) Wij zien dus een onevenwichtige konstruktie van de vissersvloot. Een moderne en jonge diepzevisserij staat tegenover een verouderde garnaal- en kustvisserij. De oorzaken hiervan zijn te vinden in volgende factoren: (2)

- Het familiaal karakter van de kustvisserij, waardoor over geen voldoende kapitaal kan worden beschikt om de vloot te moderniseren of om te bouwen.

- In bijkomende mate de faktor "Berusting" bij de oudere vissers, die wantrouwig staan tegenover nieuwe investeringen. *Vanwaar?*
Zeën gaan niet over hun eigen beris. Het is te veel een zaak en een eigen reij.
Te hebben. Het is het Kapitaal/ged Cite p. 39)
 Volledigheidshalve dienen wij ook even de ouderdom na te gaan van de voortstuwingmachines, omdat de machines, meer dan de romp, een rechtstreekse invloed uitoefenen op het al dan niet welslagen van de vangst van het sleepnet.

Wij gaan over dit aspekt niet ver uitweiden daar het slechts in zeer geringe mate een rol speelt in het sociale facet dat deze studie als onderwerp heeft, tenzij wegens het feit dat, dit ouderdomsverschijnsel van groot belang is in verband met het loon, daar de visser uitbetaald wordt per ^{afbrengt?} van de brutowinst. Wij citeren in tabel C. de gemiddelde ouderdom der motoren en stoommachines volgens jaartal sinds 1948.

(1) VANNESTE, O. en HOVART, P. *ibid.* ; p. 64

(2) VANNESTE, O. en HOVART, P. *ibid.* ; p. 64

TABEL G.

Gemiddelde ouderdom der motoren en stoommachines volgens jaartal sinds 1948. (1)

JAAR	GEMIDDELTE OUDERDOM		TOTAAL
	MOTOREN	STOOMMACHINES	
1948	9,7 jaar	8,4 jaar	23
1949	11,4 jaar	10,3 jaar	16
1950	11,9 jaar	12,3 jaar	16
1951	12,4 jaar	6,4 jaar	4
1952	12,9 jaar	3,8 jaar	7
1953	13,2 jaar	4,8 jaar	11
1954	13,0 jaar	5,2 jaar	2
1955	12,8 jaar	4,8 jaar	3
1956	12,0 jaar	5,8 jaar	11
1957	11,8 jaar	5,5 jaar	17
1958	11,10 jaar	6,6 jaar	19
1959	12,0 jaar	6,9 jaar	18

Om dit ouderdomsverschijnsel enigszins beter te begrijpen geven we in tabel H. een schema van de nieuwbouw sinds 1946.

In deze hiernavolgende tabel werden enkel de nieuwe konstrukties vermeld en niet de schepen die terug in de vaart werden genomen na herstel, of die onder Belgische vlag werden geplaatst.

Volgens deze tabel bemerken wij dat klasse III het grootste aantal nieuwe ^{motoren} schepen telt waarvan de hoogste cijfers genoteerd worden sinds 1955, dat onmiddellijk daarna scheepsklasse IV komt met bijna de helft minder schepen en dat klasse I geen nieuwe ^{motoren} schepen meer bouwt.

(1) Bron; Jaarverslagen van het bestuur van het zeewezen

(1) Bron; Jaarverslagen van het bestuur van het zeewezen

(2) VANHESTE, G. en HUYART, P. ; *ibid.* p. 53

TABEL H.

Schema van de nieuwbouw sinds 1946 (1)

JAAR	SCHEEPSKLASSEN								TOTAAL
	I	II	III	IV	M. V S.	M. VI S.			
1946	1	3	11	4	4	-	-	-	23
1947	1	-	4	11	-	-	-	-	16
1948	-	1	4	9	-	2	-	-	16
1949	-	1	1	2	-	-	-	-	4
1950	-	1	4	-	-	-	1	-	7
1951	-	-	6	2	-	-	-	3	11
1952	-	-	-	2	-	-	-	-	2
1953	-	2	1	2	-	-	2	-	5
1954	-	3	7	1	-	-	-	-	11
1955	-	1	13	2	1	-	-	-	17
1956	-	4	7	6	1	1	-	-	19
1957	-	-	13	3	-	-	-	2	18
1958	-	-	7	1	-	-	-	-	8
1959	-	-	-	-	1	-	-	-	1
TOTAAL	2	16	78	43	10	4	5	-	158

De exploitatievorm.

De zee levert de grondstof, de visser de arbeid, en het vaartuig is het kapitaalgoed. De persoon die deze factoren verenigt is de reder. Zijn onderneming noemt men de rederij (2)

Waar lange tijd het visserijbedrijf beschouwd werd als een klein, laten we zeggen ambachtelijk bedrijf, is er tans over de ganse wereld een strekking waar te nemen om aan het bedrijf een industriële uitbouw te geven.

(1) Bron; Jaarverslagen van het bestuur van het zeewesen

(2) VANNESTE, O. en HOVART, F. ; ibid. p. 53

TABEL I. *De scheepexploitatie bestond toen uit 384 rederijen, waarvan*
Toestand op het einde van 1959, wat betreft de uitbatingvorm,
het aantal en de spreiding van de vaartuigen. (1)

OOIKENDE ON- DERWETINGEN	AANTAL	AANTAL SCHIEPEN IN HET BEDRIJF PER KLASSE							AANT. ONDERWETINGEN MET HET JAAR. SCHIEPEN						
		I	II	III	IV	V	VI	VII	1	2	3	4	5	6	7
Pers. of fam.	327 85,1	144	66	110	52	9	1	392	81,29	307	17	2	-	1	-
Feit. verm.	40 10,4	1	6	25	9	2	-	43	9,93	37	3	-	-	-	-
P.V.B.A.	11 2,9	-	-	9	4	4	-	17	4,85	9	-	1	-	1	-
N.V.	6 1,6	1	2	2	1	5	6	21	3,93	2	1	-	1	-	1
TOTAAL	384	100	146	74	146	66	20	7	433	100	355	21	3	1	2

% op totaal rederijen

0,27
0,27
0,53
0,27
0,79
5,47
8,50

De juridische en uitbatingvormen waaronder de rederijen zich
voordoen zijn:

- De persoonlijke of familiale rederijen
- De feitelijke vennootschappen
- De P.V.B.A.
- De N.V.

Wist?

→ ontkeert haar naam niet aan
Het kapitaal v.v. N.V. is een aandelen verdelkt
Elke aandeelhouder is slechts aansprakelijk volgens
het bedrag van zijn aandeel.

Wij geven hieronder (tabel 1) de toestand op einde 1959, voor
wat betreft de uitbatingvorm, het aantal en de spreiding van
de vaartuigen

(1) Bron: Jaarverslagen van het bestuur van het Bureau.

De Belgische exploitatie bestond toen uit 384 rederijen, waarvan er 327 als persoonlijke of familiale ondernemingen, 40 als feitelijke ondernemingen, 11 als P.V.B.A. en 6 als N.V. uitgebaat werden.

Volgens de tabel bemerken we ook dat de eerste twee uibatingsvormen vooral de lagere scheepsklassen omvatten, terwijl de P.V.B.A. en de N.V. de grotere klassen voor zich nemen.

Het aantal schepen per rederij varieerde tussen 1 en 7 schepen. Het grootste deel van het totaal aantal rederijen (92,40 %) exploiteert slechts één schip, wat dan meteen een stempel drukt op de structuur van het Belgische zeevisserijbedrijf, n.l. een grote versnippering.

Gevolgen van de versnippering.

"In de grond is dit familiaal karakter van de visserij een gezond en wenselijk verschijnsel. Het verzekert rechtstreeks menselijk contact tussen werkgever en werknemer en stimuleert rendement, initiatief en verantwoordelijkheidszin. Op economische en bedrijfsorganisatorisch gebied levert het soms grote nadelen op". (1)

Deze kleine familieuitbatingen zijn niet kapitaalkrachtig genoeg om aan de hedendaagse technische en sociale vereisten te beantwoorden, en moeten bijgevolg het hoofd bieden aan andere concurrerende landen.

In Duitsland telt de "Nordsee, Deutsche Hochseefischerei A.G., Bremerhaven" rederij in 1959, 60 eenheden. (2)

Daarnaast veroorzaakt een grote versnippering ook nog gebrek aan coördinatie en eenheid onder de reders, die voor het handhaven van hun schip steeds gericht zijn hun eigen produktie zo hoog mogelijk op te voeren, met het gevolg dat schepen van een hogere klasse op visgronden gaan vissen die voorzien zijn voor kleinere klassen.

(1) VEV berichten jaargang nr 1954 p. 471

(2) La pêche maritime; November 1960 p. 689

Een ander aspekt hiervan is nog de grote diversiteit van de scheepstypes binnen eenzelfde scheepsklasse. Omwille van de hoge onkosten die schip en vistuig eisen is het noodzakelijk dat de reder eist dat er zoveel mogelijk produktie aan wal gezet wordt in een zo kort mogelijke tijd.

DE VISGRONDEN EN VISSOORTEN.

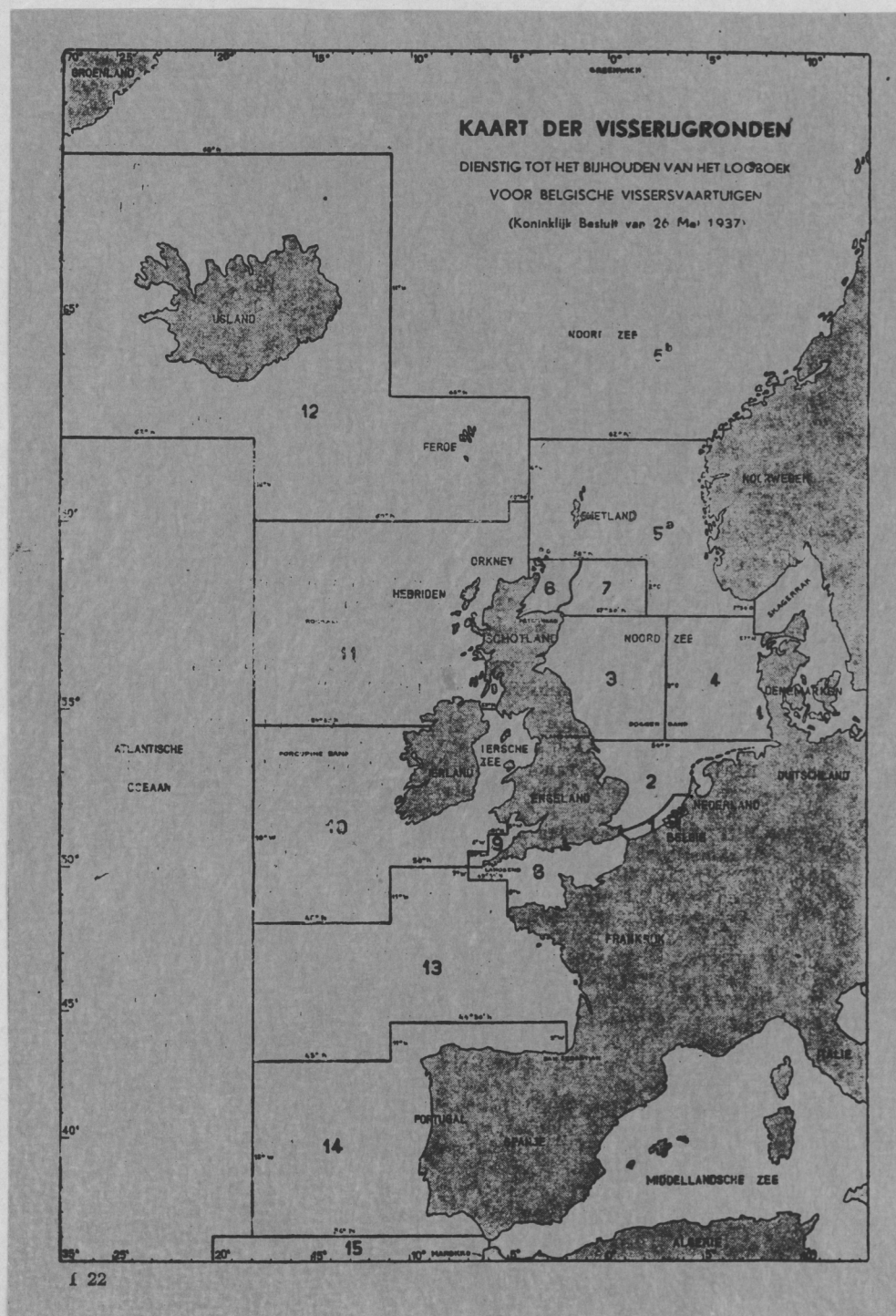
=====

De Belgische vissers beoefenen hun bedrijf vanaf de kust tot in de IJslandse wateren, met tussenin alle gebieden van de Noordzee, het Kanaal, het Kanaal van Bristol en de Ierse zee. Het bevissen van talrijke visgronden heeft tot gevolg dat een grote diversiteit van zee/produkten kan gewonnen worden, wat de nationale produktie ten goede komt. X

De visgronden worden traditioneel in verschillende zones verdeeld.

KAART DER VISSERIJGRONDEN. (1)

=====



(1) FOTO.

Uitleg bij de kaart over de bijzonderste visgronden door de
Belgische vissersvloot bewerkt.

1. - KUSTZEE : 20 mijlen van de laagwaterlijn van de Oostkust der Noordzee, tussen de denkbeeldige lijn "Griz-nez" South Foreland" in het zuiden en de breedteparallel van IJmuiden ten noorden.
2. - NOORDZEE-ZUID : behalve de kustzee, streek gelegen tussen breedte 51° en breedte $53^{\circ}30'$ N.B.
3. - NOORDZEE MIDDEN (West) : Tussen $53^{\circ}30'$ en $57^{\circ}30'$ N.B. westelijk van 3° O.L.
4. - NOORDZEE MIDDEN (Oost) : tussen $53^{\circ}30'$ en $57^{\circ}30'$ N.B. en tussen 3° en 8° O.L. (met witte bank en Duitse bocht)
- 5a. - NOORDZEE NOORD : tussen $57^{\circ}30'$ en 62° N.B. vanaf 4° W.L. tot aan de territoriale wateren van Noorwegen met uitzondering der gronden 6 en 7
- 5b. - NOORDZEE NOORD : bencorden 62° N.B.
6. - NOORDZEE (Moray Firth) : ten westen van de dieptelijn 50 vadem van "Kinnaird Head" tot 59° N.B.
7. - NOORDZEE (Fladen) : vanaf de dieptelijn 50 vadem tot 2° O.L. tussen $57^{\circ}30'$ en 59° N.B.
8. - ENGELS KANAAL : vanaf de breedte 5° ten oosten tot een lijn "Lands End" - "Quessant" ten westen.
9. - BRISTOL KANAAL : ten oosten van een denkbeeldige lijn "Scilly Island"
10. - IERSE ZEE, ZUID EN WEST IERLAND : tussen 48° N.B. en $54^{\circ}30'$ N.B. met uitzondering van het gedeelte van visgrond 13 gelegen aan het oosteinde van het Engels kanaal.
11. - WEST SCHOTLAND : tussen $54^{\circ}30'$ en 60° N.B. en tussen 4° en 16° W.L. (Rockall inbegrepen)
12. - IJSLAND EN PERODE :

13. - ATLANTISCHE OCEAAN : Bewesten het Engels Kanaal tot aan 11° W.L. tussen 48° en 50° N.B. en bewesten de Franse kustwateren tot aan 18° N. en tussen 43° en 48° N.B.

14. - SPANJE EN PORTUGAL : Benoorden Spanje tot 44°30' N.B. en bewesten Spanje en Portugal tot 18° W.L.

15. - MAROKKO : bewesten Afrika tussen 26° en 36° N.B.

16. - GROENLAND : (Zuid-Oostkust)

17. - BARENZEE : (ten Oosten van 26° O.L. tot Nova Zembla en Noord Rusland tot 73° N.B.

18. - LABRADOR :

19. - NEWFOUNDLAND : (Noord-Oostkust)

Aktieradius per scheepsklasse en duur van de reis met de aanvoer der verschillende vissoorten.

Klasse I : Tot op 15 mijl van de kust.

(1). aanvoer : garnaal, sprot, ijle, haring.

duur : een dag.

Klasse II : Tussen Gris-Nez en de hoek van Holland tot 25 à 30 mijl van de kust.

Aanvoer : tong, wijting, rog, ijle, haring, sprot, garnaal.

Duur : 3 tot 6 dagen.

Klasse III : Het zuidelijk en centraal gedeelte van de Noordzee, het Kanaal en het Kanaal van Bristol.

Aanvoer : Ijle en volle haring, pladijs, tarbot, schor, rog, tong, kabeljauw, wijting.

Duur : 7 tot 10 dagen.

Klasse IV : Zelfde gebied als Klasse III met daarbij het noorderlijk gebied van de Noordzee en de wateren van Zuid- en Zuidwest Ierland.

(1) VANNESTE, O. en
Aanvoer : Rog, kabeljauw, volle haring, makreel, tarbot, schor, schol, wijting, tong.

Duur : 10 tot 14 dagen.

Klasse V : Zelfde gebied als Klasse IV met daarbij de IJslandzee. aan boord (p. 20)

Over deze Aanvoer : Zelfde als bij IV met daarbij schelvis, bepalen, zullen we koolvis.

Duur : 10 tot 18 dagen. Het zou ons bovendien te

Klasse VI : Het zuidelijk, centraal en noordelijk deel van de Verreiden Noordzee, de IJslandzee, de Groenlandzee en de Witte Zee.

Aanvoer : zelfde als klasse V

Prins Albert Duur : 17 tot 22 dagen. De toekomst van veel industrie hangt af van de graad van vakkennis van het

BESLUIT : Dit geldt ook te zeer nog in een industrie zoals

De Belgische vissershavens zijn ten opzichte van hun buitenlandse konkurrenten minder gunstig gelegen tegenover de rijke visgronden. Grote afstanden dienen afgelegd om de visgronden te bereiken. In de jongste jaren wordt de ligging van de Belgische vissershavens gunstiger omdat het Kanaal, het Kanaal van Bristol en Zuid-West Ierland toenemen in belangrijkheid.

(1).

het is maar al te duidelijk, dat het weder en daarbij aansluitend de seizoenen, een invloed hebben op de produktie.

Daarom het stont, weet men dat er niet zal gevisd worden en dat bij mooi weder de netten zullen uitgegooid worden.

Anderzijds dient er de aandacht op gewestigd, dat bij mooi weder de vis veel vlugger voor bederf vatbaar is dan bij slecht en koud weder.

Alhoewel er het hele jaar door vis gevangen wordt, zijn er toch bepaalde vissoorten die slechts zullen naar boven gehaald worden in enkele seizoenen.

(1) Uit de rede van Prins Albert, gehouden op 6 Juli 1906

(1) VANNESTE, O. en HOVART, P. *ibid.* p. 10

Vijftigste verjaardag van de stichting van het koninklijk werk IBIS.

HET VISTUIG - DE METHODE - HET BEHANDELEN VAN VIS *aan boord (p. 20)*

=====

Over deze drie factoren, die mede de nationale produktie bepalen, zullen we niet verder uitweiden, daar zij vooral tot het technische domein behoren. Het zou ons bovendien te ver leiden, zo we alle mogelijk vistuig zouden beschrijven. Vernelden we slechts dat er steeds moet gezocht en gestreefd worden naar verbeterde technieken, en dat hiervoor dient beroep gedaan op de vakkennis van het personeel.

Prins Albert zei hieromtrent het volgende: " De toekomst van veel industrieën hangt af van de graad van vakkennis van het personeel. Dit geldt des te meer nog in een industrie zoals de visserij, die achteruit moet gaan zo zij geen nieuwe methodes toepast. Elke technische vooruitgang vereist immers, om vruchtbaar te zijn, een verhoging van de persoonlijke waarde van de arbeidskrachten" (1)

DE WEERSCHGESTELDHEID.

=====

Het is maar al te duidelijk, dat het weder en daarbij aansluitend de seizoenen, een invloed hebben op de produktie.

Wanneer het stormt, weet men dat er niet zal gevisst worden en dat bij mooi weder de netten zullen uitgegooid worden.

Anderzijds dient er de aandacht op gevestigd, dat bij mooi warm weder de vis veel vlugger voor bederf vatbaar is dan bij slecht en koud weder.

Alhoewel er het hele jaar door vis gevangen wordt, zijn er toch bepaalde vissoorten die slechts zullen naar boven gehaald worden in enkele seizoenen.

(1) Uit de rede van Prins Albert, gehouden op 6 Juli 1906 bij de opening van de IBIS.

(1) Vijftigste verjaring van de stichting van het koninklijk werk IBIS.

3. - DE EKONOMISCHE SITUERING.

a. Inleiding.

Het economisch belang van de zeevisserij voor ons land overschatten, al was het maar uit romantische drijfveren, was verkeerd, een geringschatting van dit typische bedrijf is eveneens een zeer grote fout.

Onze Vlaamse vissers, die door romantische ogen nog steeds met klompen aan de voeten en de eeuwige "Zuidwester" op het hoofd, worden voorgesteld, zijn geëvolueerd : het zeevisserijbedrijf met al zijn geledingen van produktie en distributie, is een economisch instrument in het nationaal bedrijfsleven. Wanneer wij de zeevisserij in haar geheel beschouwen, dus de handels- en nijverheidsinstellingen met de nevenbedrijven erin begrepen, dan vertegenwoordigt dit bedrijf een werkverschaffing die grosso modo op 22.000 personen kan geraamd worden. (1)

Het is dus een verkeerde interpretatie te menen, dat slechts 2.000 personen leven van de visserij. Elke visser verschaft werk aan ongeveer 12 personen.

Wanneer het niet goed gaat in de visserij voelen de handelsdrijvende middenstanders hier onmiddellijk de gevolgen van door verminderde afzet. Wordt dit bedrijf de gelegenheid geboden zich verder te ontwikkelen, dan zal de terugslag in de talrijke nevenbedrijven, en nieuwe nijverheden welke het zal aanwakkeren, wel te merken vallen.

Bovendien kunnen wij ook zeggen dat het werkterrein, dat voornamelijk regionaal is geconcentreerd, toch een groter gebied dan de kuststreek en zelfs groter dan de provincie West-Vlaanderen omvat. Het laat zijn gevolgen en zijn invloeden gelden op nationaal vlak. We zullen dan ook een overzicht geven van de verschillende nijverheden in verband met de zeevisserij.

(1) STRADIOT, O. Landbouwtijdschrift. 13° jaargang nr. 5 p. 522

b. De verschillende nijverheden in verband met de zeevisserij.

Uit de inventaris van de Belgische nijverheden stippen wij er enkele aan die min of meer door de zeevisserij worden beïnvloed en aldus als aanverwante bedrijven kunnen aanzien worden. (1)

A. - Metaalnijverheid. Metallurgie, motorenbouw, metaalkonstruktie, scheepsbouw, kabels, aluminiumfabrieken, enz...

B. - Textielnijverheid. Fabrikage van speciale weefsels (zeilgoed, arbeidskledij, (tegenwoordig veel plastiek), touwen, enz...

C. - Voedingnijverheid. De visverwerkende nijverheden, conservefabrieken, inleggerijen, rokerijen, garnaalpellerijen, diepvries, drogerijen, zouterijen, vismeel- en oliefabrieken, enz...

D. - Houtbewerking. Scheepsbouw, uitrustingsstukken, bovenbouw, van de vaartuigen, kisten, tonnen, enz...

E. - Papiernijverheid. Speciaal pakpapier voor de vis e.a.

F. - Chemische industrie. Scheepsverf, brandstof (kolen, mazout, olieën) rubber, farmaceutische olieën (traan en olie uit visafval), landbouwmeststoffen, ijsfabrieken, enz...

G. - Handel. De groot-, klein- en uitvoerhandel met al zijn tussenpersonen enz...

H. - Verkeer en vervoer. Vervoer van vis per spoor en langs de baan.

Ongetwijfeld zijn wij bij deze opsomming nog zeer onvolledig geweest. Het is nochtans slechts onze bedoeling hier aan te duiden dat, buiten de eigenlijke zeevisserij, juist door deze, nog tal van andere werkgelegenheden geschapen worden.

e. Kapitalen belegd in het zeevisserijbedrijf.

Vooraleer een globaal overzicht te geven van de belegde kapi-

(1) KLAUSING, J. Het zeevisserijbedrijf en de werkverruiming in West-Vlaanderen. Brugge 1951 p. 57

talen in heel het visserijprocédé, bespreken wij eerst afzonderlijk de kapitaalbelegging in de vloot, met daaraan verbonden de kredieten die aan de vloot worden verleend, omdat het toch voornamelijk deze afdeling is, die ons eigenlijk onderzoek interesseert.

In de vloot en in het vistuig belegde kapitalen.

Volgens de inlichtingen verstrekt door de vereniging voor onderlinge zeeverzekering tegen oorlogsriscie (V.O.Z.O.R.) was de vissersvloot op 31/12/1959 verzekerd voor 930.771.000,- Bfr., een bedrag dat enkel de vervangingswaarde der vaartuigen betreft, dus met uitsluiting van het vistuig. Aangezien de verzekering van het vistuig niet verplichtend is, gaat het meerendeel van de reders deze verzekering niet aan. Dientengevolge zijn de verstrekte inlichtingen over de waarde van de vistuigen zeer onvolledig.

De totale waarde van het vistuig, vastgesteld op 93.078.000,- Bfr. is dan ook slechts een benaderende schatting, zijnde ongeveer 10 % van de vervangingswaarde der vaartuigen.

De totaliteit van de in de vissersvloot belegde kapitalen kan dan ook geschat worden op 1.023.849.000,-Bfr., waarvan 930.771.000,- Bfr. of 90,91 % voor de schepen en 93.078.000,- Bfr. of 9,09 % voor het vistuig.

Volgens gegevens ons verstrekt door het Bestuur van het Zeewezen, weten wij dat de kleine en grote middenslagtreilers (Klasse III en IV) samen 51,25 % bezitten van de geïnvesteerde kapitalen.

Bovendien kunnen wij vermelden (zelfde bron) dat :

- 69,25 % van de kapitalen belegd zijn in de 194 schepen van Costende.

- 25,62 % in de 174 Zeebrugse vaartuigen

- 4,86 % in de 63 eenheden van Nieuwpoort

- 0,27 % in de 2 Blankenbergse eenheden.

Kredieten verleend aan de zeevisserij. (1)

In verschillende landen komt de overheid rechtstreeks of onrechtstreeks tussen bij kredietverlening aan de visserij omdat er zich heel wat specifieke kenmerken voordoen.

De kapitaalbehoefte in de zeevisserij is van heel andere aard dan in de landbouw of in de industrie.

In de landbouw of in de industrie heeft men zowel kapitaal op lange als op korte termijn nodig.

Waar de aankoop van gronden, gebouwen of machines, kapitaal op lange termijn vereist, is er wat de uitbating betreft, behoefte aan kortlopend kapitaal.

In de zeevisserij is de toestand ganz anders. Vooreerst bestaat er weinig behoefte aan kortlopende krediet. Immers van zodra een vaartuig voldoende is uitgerust, kiest het zee voor hoogstens 20 tot 25 dagen. Onmiddellijk na de terugkeer wordt de vangst verkocht. De reder beschikt dus na elke reis over de opbrengst, zodat daardoor onmiddellijk de gemaakte onkosten kunnen vergoed worden. Vandaar dan ook de geringe betekenis van leveranciers of andere kortlopende kredieten.

Aan kapitaal op lange termijn is er veel behoefte. Het aanschaffen van nieuwe vaartuigen of motoren vergt immers enorm grote sommen, welke onmogelijk door de toekomstige eigenaars kunnen gedragen worden.

Deze sommen kunnen bijgevolg slechts na enkele jaren afgelost worden. Daarnaast weet men eveneens dat het kapitaal hetwelk in de vissersvloot belegd wordt, een risico-dragend kapitaal is, door het gevaarlijk karakter van het beroep. De mogelijkheid dat het schip kan vergaan is nooit uitgesloten. In dit verband dient ook het rendement van de belegging beschouwd. Een doeltreffende investering veronderstelt altijd dat men weet hoe de zaken staan en hoe de zaken zullen evolueren in het bedrijf waarin men wenst te beleggen.

(1) VANNESTE, O. en NOVART, P. *ibid.* p. 69

(1) *La pêche maritime*, Augustus 1953
World Fishing, januari 1954

Van partikuliere zijde is het enigszins begrijpelijk dat er weinig belangstelling is voor het investeren in de zeevisserij. De oplossing is dus noodzakelijk gelegen in staats-tussenkost, zoals trouwens in de meeste Westeuropese visserijlanden. (Denemarken, Noorwegen, Duitsland, Engeland).

(1)

Kredietverlening in België.

Bij de wet van 23 augustus 1948 wordt krediet verleend met het oog op : "Tot het in stand houden en het uitbreiden van de koopvaardij en vissersvloot en van de scheepsbouw, en houdende instelling te dien einde, van een fonds voor het uitreden en het aanbouwen van zeeschepen".

Door deze wet wordt de staat gemachtigd :

A. - Voorschotten te verlenen aan Belgische rederijen ter koopvaardij en zeevisserij, evenals aan Belgische ondernemingen van zeesleepdiensten of zeebaggerwerken om:

1. Nieuwe rederijen op te richten.
2. De vernieuwing of uitbreiding van 's lands maritime uitrusting mogelijk te maken, bij voorkeur door aanbouw op Belgische werven.

Deze kredietvoorschotten mogen echter de 70% van de aankoop of de bouwwaarde van het schip niet overschrijden.

B. - De terugbetaling in hoofdsom, interesten en bijkomsten te waarborgen van de leningen welke door de Belgische Kredietinstellingen aan onder A. bedoelde Belgische zeevaartondernemingen werden toegestaan. Deze waarborg werd vastgesteld op 2,5 miljard Bfr.

C. - Een financiële steun te verlenen aan de verkrijgers van bovenvermelde leningen onder vorm van:

1. Tussenkost in de rentelast ten belope van maximum de helft van de door de kredietinstellingen geëiste rente. Deze toelagen mogen een interest van 3% op

- de nog verschuldigde kapitalen niet te boven gaan.
 - Deze kredieten worden jaarlijks op de begroting van
 Voor de verkeerswezen uitgetrokken.

2. Waarborgen op dividend of interest van ten hoogste 5% ^{een lid betalen bedrag dat aan de aandelhouders in een onderneming, uit de winst wordt uitgekeerd}

2. berekend op de nieuwe kapitalen die met dat doel zullen
 De verlie belegd worden, dit voor een periode van 10 jaar.

Als kredietinstellingen worden door deze wet enkel de A.S.L.K.
 en de N.M.K.N. gemachtigt voorschotten te verlenen.

Deze beide instellingen nemen elke 50 % van de financiering
 voor zich.

Wat de staatsfinanciering betreft, werd overgegaan tot de oprich-
 ting van het "Fonds voor het uitreden en het aanbouwen van zee-
 schepen". Het wordt gespijsd door jaarlijkse dotaties, uit te
 trekken op de buitengewone begroting, zodanig dat jaarlijks een
 minimum van 300 miljoen ter beschikking gesteld wordt, het over-
 schot van voorgaande jaren en de terugbetaling op vroeger ver-
 leende kredieten inbegrepen.

Alle verrichtingen welke onder die wet vallen, moeten vooraf
 door het technisch comité voor scheepskrediet, samengesteld
 uit vertegenwoordigers van Staat, kredietinstellingen en be- (2)
 drijfsmiddelen, goedgekeurd worden. Dit comité bepaalt eveneens
 de waarde van de waarborgen, de duur van het krediet en de
 staatstussenkomst in de rentelast.

Dit speciaal kredietstelsel van 23 augustus 1948 werd door het
 K.B. van 1 maart 1958 aangevuld. (zie p. 73) (73)

Ten titel van dokumentatie geven we hier enkele cijfers betref-
 fende de kredieten verleend aan de zeevisserij in het jaar 1958
 in vergelijking met de sektor koopvaardij (in het kader van de
 wet van 23 augustus 1948). (1)

In 1958 werd voor de totale koopvaardij- en zeevisserijvloot
 een krediet verleend van 610.127.500,-Bfr.

Dat kapitaal was verdeeld over de beide sectoren als volgt:

(1) Echo's van verkeerswezen nr. 3 1959, p. 213

(2) Bron: Jaarverslagen van het bestuur van het zeevezen.

(3) Van Den Broecke, N. De Belgische Zeevisserij - Toestand en
 Problemen Gent, 1957 p. 47.

- Koopvaardij : 581.040.000,- Bfr.

- Zeevisserij : 29.387.500,- Bfr.

Voor de zeevisserij werd dit bedrag onderverdeeld :

1. Voor treilers van minder dan 500 P.K. : 8.254.500,- Bfr.

2. Voor treilers van 500 P.K. en meer : 21.133.000,- Bfr.

De verleende kredieten werden voor volgende doeleinden gebruikt :

a) Voor treilers van minder dan 500 P.K. :

- 1. nieuwbouw in de middenslagvisserij

- 15 nieuwe motoren : 3 in de kustvisserij

: 12 in de kleine middenslagvisserij

: 1 in de grote middenslagvisserij.

b) Voor treilers van 500 P.K. en meer.

- 1 nieuwbouw

- 1 nieuwe motor.

Dit kort overzicht en deze cijfers laten ons inzien dat deze kredietverlening nochtans onvoldoende is voor een stijgende nieuwbouw en verjonging van de vloot.

Kapitalen belegd in het zeevisserijbedrijf.

Waarde van de vissersvloot en het vistuig	1.023.849.000,- (1)
Waarde haveninstellingen en mijnen	1.050.000.000,-
Waarde losmachines en bennen	7.250.000,-
Waarde navigatietoestellen	42.810.000,-
Waarde ijsfabrieken en diepvriesinstellingen	250.000.000,-
Waarde uitrusting, groothandel en rederijen	214.500.000,-
Inrichtingen van vishandel en visleurdere	547.500.000,-
Werven en scheepsherstellers	100.000.000,-
Instellingen van de N.M.B.S.	25.000.000,-
Visverwerkende nijverheden	297.000.000,-
Aanverwante bedrijven	100.000.000,-
Administratie	10.000.000,-
Onderwijsinrichtingen	10.000.000,-
Totaal belegd kapitaal :	3.677.909.000,- (2)

- - - - -

(1) Bron; Jaarverslagen van het bestuur van het zeewezen.

(2) Van Den Broucke, E. De Belgische Zeevisserij - Toestand en Problemen Gent, 1957 P. 47.

Alhoewel dit bedrag slechts een raming betekent, en in vergelijking met investeringen in onze zware kolen- en staalindustrie, misschien onbelangrijk schijnt, toch vormt het een beeld, van een gedeelte, der economische aktiviteit waarop het Vlaamse landsgedeelte door zijn geografische ligging van oudsher is aangewezen.

d. Aanvoer en opbrengst van de Belgische zeevisserij.

De aanvoer van de Belgische zeevisserij omvat naast de aanvoer in de Belgische kusthavens, ook nog de aanvoer van Belgische vaartuigen in buitenlandse havens.

A. De aanvoer van de Belgische vaartuigen in de Belgische havens.

Deze aanvoer bedroeg in 1959, 45.914.698,- k^o voor een opbrengst van 490.850.083,- BFr.

In onderstaande tabel (tabel J.) geven wij de evolutie van de aanvoer in de Belgische havens, aangebracht door Belgische vaartuigen, en de opbrengst, om het economische belang van de produktie te situeren.

TABEL J. (1)

JAAR	AANVOER IN TON	OPBRENGST IN 1.000,-BFr.
1938	39.135	123.379
1946	69.694	445.871
1947	75.370	549.361
1948	64.440	462.050
1949	61.312	464.667
1950	53.180	422.323
1951	51.483	462.758
1952	62.214	502.318
1953	65.078	491.258
1954	61.448	509.446
1955	69.504	562.096
1956	58.494	557.833
1957	49.558	492.388
1958	50.091	511.081
1959	45.915	490.850

Aan de hand van deze tabel J kan bezwaarlijk gezegd worden dat de totale aanvoer (in de Belgische havens) sinds de tweede wereldoorlog in zeer gunstige richting is verlopen.

In 1947 was er wel een enorme stijging die bijna het dubbel bedroeg van voor de oorlog. We noteren namelijk 39.135 ton in 1938, en in 1947 steeg deze tot 75.370 ton. Deze stijging schijnt wel een logische oorzaak te vinden in de grote dichtheid van de visstapels, vermids er tijdens de oorlogsjaren niet of bijna niet gevist werd en ook in de toename van de vloot in aantal B.T. en in P.X.

In 1948 begon (misschien wel door de Lock-out, die toen enkele maanden duurde) de afbrekkeling tot in 1952, daarna een stijging tot 1955 (met een kleine uitzondering in 1954) waar tevens het hoogtepunt bereikt werd sinds de tweede wereldoorlog met 69.504,-ton.

Sinds 1955 is er een voortdurende daling vast te stellen met een kleine uitzondering voor 1958.

In 1959 werd zelfs het laagste aanvoercijfer sinds de tweede wereldoorlog genoteerd.

In 1947 bedroeg de globale opbrengst van de aanvoer van de Belgische vaartuigen in de Belgische havens ruim 549,3 miljoen B.Pr.. Niettegenstaande het prijsgemiddelde per kilogram opliep, volgde nadien een daling van de opbrengst, met het laagste cijfer in 1950 (422,3 miljoen B.Pr.)

Alhoewel in 1951 de aanvoer verminderte steeg de opbrengst dank zij de hogere prijzen die men aan de vis toekende (gemiddelde opbrengst per kilogram 9,4 B.Pr.) 1955 was het beste jaar, nadien is er een doorlopende daling (uitg. voor 1958) merkbaar. Aanvankelijk compenseerde de daling van de aanvoer de opbrengst, door het hoog prijsgemiddelde. Heden (1959) zien wij, jammer genoeg, dat de opbrengst, alhoewel de gemiddelde prijs nog steeds verhoogt, niet meer kan compenseren met de grote daling van de aan-

- - - - -

(1) Gegevens verstrekt door de dienst voor de zeevisserij te Oostende.

voer. K. (1)

Besluit. De sinds 1950 volgens soort gelost in vreemde havens

Uit deze tabel J blijkt dat een daling van de aanvoer, zoals in 1950-1951, een stijging in de opbrengst kan teweegbrengen. Nochtans mogen wij uit deze vaststelling geen besluiten treffen, omdat onder de totale aanvoer, verschillende zeeprodukten voorkomen, die hoger prijsverschillen en variaties teweeg brengen, en de schommelingen van de aanvoer in hoeveelheid en opbrengst worden beïnvloed door de verschuivingen in de structuur van de aanvoer zelf, volgens bodemvis- pelagische vis en schaal- en weekdieren. (zie evolutie der drie grote vissoorten in bijlage IV p. 190).

B. De aanvoer van de Belgische vaartuigen in de buitenlandse havens. (Groot-Brittannië en Nederland)

De aanvoer van de Belgische vaartuigen in de buitenlandse havens bedroeg in 1959, 5.543.166,- K°. Dit betekent een opbrengst van 50.541.049,- B.Fr.. Deze aanvoer en opbrengst is in vergelijking met de Belgische havens eerder gering te noemen. In 1959 bedroeg zij slechts 10,7 % van de totale aanvoer en 9,3 % van de aanvoer in de Belgische havens, slechts 12 % van de totale opbrengst en 10,3 % van de opbrengst in de Belgische havens. In 1951 bedroegen deze laatste cijfers respectievelijk 2,8 % en 2,1 %. Het is vooral bodemvis die in de buitenlandse havens wordt gelost. In tabel K geven wij de evolutie sinds 1950 volgens de soort gelost in vreemde havens door Belgische vaartuigen.

(1) Gegevens verstrekt door de Dienst voor de zeevisserij te Costanza.

TABEL K. (1) Internationale verhandelingen op economisch gebied.

De evolutie sinds 1950 volgens soort gelost in vreemde havens door Belgische vaartuigen?

JAAR	BODENVIS		PELAGISCHE VIS		SCHAAL-WERK		TOTAAL	
	AANVOER	OPBRENGST	AANVOER	OPBRENGST	AANVOER	OPBRENGST	AANVOER	OPBRENGST
	in TON	in 1.000	in TON	in 1.000	in TON	in 1.000	in TON	in 1.000
1950	652	6.107	7	22	9	30	668	6.210
1951	1.341	9.542	123	750	-	-	1.464	10.300
1952	1.239	7.962	685	2.234	-	1	1.924	10.197
1953	2.781	18.381	281	815	2	11	3.064	19.208
1954	4.177	28.955	18	44	3	20	4.198	29.019
1955	2.827	18.463	83	181	14	124	2.924	18.768
1956	2.465	19.163	23	93	8	61	2.496	19.317
1957	5.933	48.400	47	135	8	135	5.985	48.670
1958	7.009	64.308	10	27	38	448	7.057	64.783
1959	5.470	49.888	37	236	36	417	5.543	50.541

Het onderscheid tussen Bodenvis en Pelagische Vis is gegrand op de verschillende manieren van vissen.

Bodenvis

- schelvis
- Kabeljauw
- Kaalvis
- wijting
- schel
- bot
- tong
- tonbot
- grier

Pelag. vis

- Kersmakruel
- Makruel
- Larnig
- spet
- tonijn

Schaal-Weekdieren

- garnaal
- kangoerine
- krab
- leekreef
- inktvis

(1) Gegevens verstrekt door de dienst voor de zeevisserij te Oostende.

e. De internationale verhandelingen op economisch gebied.

Na een overzicht te hebben gegeven over de aanvoer en de waarde van het visserijbedrijf, lijkt het ons logisch tevens een beeld te geven op het internationale plan. Het spreekt vanzelf dat de Belgische markt van visserijprodukten ook in zekere mate beïnvloed wordt door het volume van in- en uitvoer.

Voor een normale en evenwichtige markt van vis en visserijprodukten in België is zowel in- als uitvoer tot op een zekere hoogte noodzakelijk.

Wij dienen zekere vissoorten te importeren, welke door onze nationale visserij niet of in onvoldoende mate worden aangebracht, en wij dienen tevens de vissoorten te kunnen uitvoeren die voor binnenlandse konsumptie minder geschikt zijn en waarvan de aanvoer door de structuur zelf van onze economie de mogelijkheden van de binnenlandse markt te boven gaan. (Wij beperken ons tot een globaal overzicht van de uit- en invoer, de waarde en het invoersaldo).

Invoer - uitvoer - waarde.

Onderstaende tabel I toont reeds duidelijk aan dat België steeds een visimporterend land is geweest.

In 1938 reeds bedroeg het invoersaldo 58.061 ton voor een waarde van 125,3 miljoen B.Fr.

Na de tweede wereldoorlog werd in 1947 de grootste hoeveelheid (81.810 ton) zeeprodukten geïmporteerd en werd eveneens de hoogste waarde (1.358,5 miljoen B.Fr.) genoteerd. In datzelfde jaar waren ook de uitvoercijfers het hoogst, het waardeverschil beliep meer dan 1 miljard B.Fr.

De laagste aanvoer (qua hoeveelheid) was het geringst in 1949, van 52.284 ton in 1949 steeg de jaarlijkse invoer dermate dat zij in 1957 bijna opnieuw het peil van 1947 bereikte (76.875 ton). De uitvoer was het laagst in 1950 met slechts 6.199 ton. De uitvoer nam nadien toe tot in 1955 tot 19.243 ton, doch daalde weer tot 12.832 ton in 1957.

Het saldo tussen in- en uitvoerwaarde was van 1 miljard B.Fr.

in 1947 bijna met de helft verminderd in 1951 (509,9 milj.B.Pr.)
Nadien ging dit saldo weer in stijgende lijn en bereikte in
1957 een bedrag van 889,9 miljoen B.Pr.

TABEL L. (1)

De hoeveelheid en waarde van de uit- en invoer 1938-58.

JAAR	Hoeveelheid in ton		Waarde in 1.000 B.Pr.		
	Invoer	Uitvoer	Invoer	Uitvoer	Invoersaldo
1938	69.091	11.030	174.488	49.179	125.309
1947	80.810	22.937	1.359.507	246.448	1.112.059
1948	60.718	8.221	841.802	98.497	745.005
1949	52.284	11.915	659.902	131.051	528.851
1950	59.120	6.199	757.522	110.016	647.506
1951	59.035	6.669	628.065	118.109	509.866
1952	60.376	8.482	717.939	116.999	600.940
1953	63.126	12.206	735.167	133.933	601.234
1954	65.153	16.896	824.023	156.007	668.016
1955	66.177	19.243	931.507	200.589	730.918
1956	74.806	15.200	1.100.182	248.957	851.225
1957	76.875	12.832	1.115.590	225.707	889.883
1958	80.333	15.560	1.209.894	287.193	922.701

Om de studie van de in- en uitvoer volledig weer te geven, zou men per categorie (bodenvis, pelagische vis en schaal- en weekdieren) en per land van herkomst of bestemming de in- en de uitvoercijfers naast elkaar moeten plaatsen, omdat zij juist hierin zeer grote verschillen aantonen, en tevens zou men deze cijfers moeten konfronteren met de nationale aanvoercijfers om er de absolute waarde, volledig van te

(1) Gegevens verstrekt door de dienst voor de zeevisserij te Oostende.

begrijpen. De getallen even nader bekijken, dan merken wij dat Daar wij slechts in zeer grote trekken de economische toestand poegden te schetsen, zullen wij hierover niet verder uitweiden.

4. - Tewerkstelling in de zeevisserij en situering der vissers.

a. Inleiding.

In volgend gedeelte geven wij een overzicht van het aantal tewerkgestelden in de Belgische zeevisserij en vervolgens meer de aandacht te trekken op de vissers zelf in verband met hun beroep.

b. Tewerkstelling in zeevisserij en aanverwante bedrijven.

Over heel konkrete gegevens beschikken wij hier niet om een volledige tabel te geven. Wij vermelden het aantal tewerkgestelden in de voornaamste bedrijven (zie hoger) die bijna uitsluitend voor de zeevisserij werken. De bijkomende bedrijven zoals : leveranciers van scheepsbenodigheden en scheepsvorraad, kistenfabrieken, touwslagerijen, ijsfabrieken, zeilmakerijen, nettenbreiers, transport, mandenvlechters, mazout en oliehandel, officiële diensten, garnaalpellerijen enz., hebben wij samen op \pm 5.000 personen geraamd.

De meeste hiervan zijn hoofdzakelijk Westvlamingen.

- 384 rederijen	1.704	vissers	{
- niet mee varende reders	216	personen	
- 900 groothandelsfirma's	3.600	personen	
- 2000 klein- en leunhandel	3.000	personen	
- 150 opleggerijen	3.500	personen	
- 150 rokerijen	200	personen	
- 10 konservenfabrieken	1.500	personen	
- 29 scheepswerven	1.500	personen	
TOTAAL	17.120	personen	

In de veronderstelling dat in de aanverwante bedrijven en in de administratieve diensten ongeveer 5.000 werkkrachten werkzaam zijn, dan komt het totaal op ruim 22.000 personen die dank zij de visserij hun brood verdienen.

Als wij deze getallen even nader bekijken, dan merken wij dat er een 1700-tal vissers zijn en nagenoeg 20.000 andere werkrachten. Dit wil zeggen dat elke visser werk verschaft aan ongeveer 12 personen.

C. - De situering der vissers (bemanningsleden) op 31.12.1959 (1)

1. Aantal aangemonsterde zeelieden.

Einde 1959 waren er 386 schepen bemand. Het aantal ingescheepte zeelieden bedroeg op die datum, zoals elders reeds werd gemeld 1.704, tegen 1.752 einde 1958.

Van de 1.704 vissers behoren er 1.367 of 80,22 % tot het deken gespecialiseerd personeel en 337 of 19,78 % tot het machinpersoneel.

TABEL N. (2)

Indeling van de bemanning volgens de uitgeoefende functie.

FUNCTIE														
DEK- EN GESPECIALISEERD PERSON.										MACHINEKAMERPERSONEEL				
SCHIP	STUUR	BOOTS	MA-	L. MA	SCH.	KOK	TE-	MO-	H.	MACHI	STO-	TOTAAL		
PER	MAN	MAN	TROOS	TROOS	JON-		LE-	TO-	NO-	NIST	KER			
					GEN		GRA	RIST	TO-			1	H	1
							PIST		RIST					H
95	-	-	105	7	9	-	-	45	-	-	-	-	-	261
63	-	-	86	6	20	-	-	46	6	-	-	-	-	221
143	30	-	261	20	28	-	-	133	-	-	-	-	-	615
57	44	-	140	7	13	-	-	57	-	-	-	-	-	318
17	15	1	54	11	4	3	-	16	4	-	-	-	-	125
mot:	7	7	5	38	6	3	5	1	7:13	-	-	-	-	92
st.	4	6	3	28	3	5	4	3	-	4	4	4	4	72
SAAL	386	102	9	712	60	82	12	4	304	17	4	4	4	1.704

(1) Gijfers ontleend aan het jaarverslag van 1959 van het bestuur van het zeezezen.

(2) Jaarverslagen van het bestuur van het zeezezen.

2. Indeling van de bemanning volgens de uitgeoefende functie.

Volgens tabel M zien wij dat de matrozen het sterkst in aantal zijn, zelfs in elke scheepsklasse afzonderlijk.

Zij tellen een totaal van 712 Koppen. Daarna volgt het aantal schippers met 386 eenheden, en de 1e motoristen met 304 leden. Voor deze drie functies bemerken wij dat het hoogste getal in de klasse III vertegenwoordigd is, wat zeer begrijpelijk is, als wij weten dat deze klasse ook het sterkst in aantal is wat de schepen betreft.

Onmiddellijk hierop volgen, met ongeveer een derde minder, de stuurlieders met nog slechts 102 koppen, waarvan het hoogste getal in klasse IV is terug te vinden, en geen in de twee eerste klassen. Daarna volgen, hoe eigenaardig het ook moge weze, de scheepsjongens met 82 eenheden.

Hochstens kunnen wij er hier even op wijzen dat dit getal feitelijk 178 bedroeg, daar er 50 personen aangemonsterd zijn onder de functie van lichtmatroos die nog geen volle 18 jaar oud zijn, en 46 personen onder de functie van lichtmatroos onder de 18 jaar. Deze kunnen immers volgens de wet op de aanwerving van het personeel der zeevisserij, van 23 september 1931, eveneens als scheepsjongen beschouwd worden. Verder tellen wij nog twee hulpmotoristen die nog geen 18 jaar oud zijn, zodat het uiteindelijk getal der scheepsjongens 180 zou bedragen.

Het getal lichtmatrozen 60 in totaal, en dit der scheepsjongens is het sterkst vertegenwoordigd in klasse III, en de hulpmotoristen (17 in totaal) zijn slechts vertegenwoordigd in klasse V en klasse VI.

De koks met 12 eenheden zijn uitsluitend te vinden op de hoogste scheepsklassen, zoals trouwens ook de 9 bootmannen. Volgende functies komen aan de beurt met eenzelfde personeelssterkte en in dezelfde scheepsklasse :

~~Deze functies zijn nl. :~~ radiotelegrafist - 1^o machinist - hulpmachinist - 1^o stoker - hulpstoker.

3. Meevarende eigenaars (reders) Dit maakt een gemiddelde per schip van 3 à 4 personen, en 37,27 % van het totaal aange-

TABEL N. (1)

KLASSEN	SCHIPPERS	MOTORISTEN	MATROZEN	TOTAAL.
I	49	9	5	63
II	29	5	2	36
III	28	8	3	39
IV	16	5	1	22
V	1	-	-	1
TOTAAL	123	27	14	161

Onder de 386 schippers zijn er 123 reders of 31,86 % die op hun eigen vaartuig als bevelvoerder optreden.

Onder de 321, 1^o- en hulpmotoristen zijn er 27 of 8,41 % reders-eigenaars. Onder de 712 matrozen zijn er 11 of 1,54 % eveneens eigenaar van het vaartuig waarop zij zijn aangemonsterd.

In totaal zijn er dus 161 reders-eigenaars gemonsterd, waarvan:

- 63 of 39,13 % op schepen van klasse I
- 36 of 22,36 % op schepen van klasse II
- 39 of 24,22 % op schepen van klasse III
- 22 of 13,66 % op schepen van klasse IV
- 1 of 0,62 % op schepen van klasse V.

4. Bemanning volgens vissershavens.

Te Oostende zijn er in totaal op de 169 bemande schepen 879 zeelieden aangemonsterd, dit maakt een gemiddelde per schip van 5 à 6 personen, en 51,18 % van het totaal aangemonsterd personeel.

Wij merken onmiddellijk dat Oostende meer dan de helft van het aantal zeevissers opneemt.

Te Zeebrugge zijn er in totaal op de 162 bemande schepen

(1) Jaarverslagen van het bestuur van het zeewezen.

635 zeelieden aangemonsterd. Dit maakt een gemiddelde per schip van 3 à 4 personen, en 37,27 % van het totaal aangemonsterd personeel.

Noor Nieuwpoort zijn deze cijfers als volgt : 54 bemande schepen, 186 gemonsterde zeelieden. Dit is een gemiddelde van 3 à 4 per schip, en het % van het aangemonsterd personeel is 10,92.

In Blankenberge is er slechts 1 schip bemand met 4 personen, de gemiddelde bemanning per schip is dus 4 personen en het percentage op de totaal aangemonsterde bemanning is slechts 0,23 %.

e. Indeling van het varende personeel der vissershavens volgens de uitgeoefende functie.

TABEL O. (1)

		DEKPERSONEEL						
		18 JAAR EN OUDER			MINDER DAN			
HAVENS		SCHIP	MATROOS	L. MATR.	18 JAAR	MACHINE-		TOTAAL
SCHEPEN		STUURL.				personeel		
		BOOTS.						
		KOKS						
		TELEGR.						
Costen.	169	169	447	5	85	173 (2)		879
Zeebr.	162	162	273	2	71	127		635
Nieuwp.	54	54	68	6	22	36		186
Blanken.	1	1	2	-	-	1		4
TOTAAL	386	386	790	13	178	337		1.704

Volgens deze tabel kunnen we vaststellen dat de gemiddelde leeftijd van het geheel visserspersoneel (de aangemonsterde
 - - - - -) 33 jaar en 1 maand bedraagt.

(1) Jaarverslagen van het bestuur van het zeewezen

(2) Waaronder 2 minder dan 18 jaar.

(1) Jaarverslagen van het bestuur van het zeewezen.

5. Leeftijd van de vissers.

Op het einde van 1959 telde de zeevisserij 1.704 aangemonsterde vissers en 474 afgemonsterde vissers, dus een totaal van 2.178 vissers. De leeftijd van deze vissers is gelegen tussen 14 en 65 jaar. Wij geven in onderstaande tabel de gemiddelde leeftijd op van het aan- en afgemonsterde visserspersoneel op 31 december 1959.

TABEL P. (1)

AFGEMONSTERD:	DEK PERSONEEL	MACHINE PERSONEEL	ALGEMEEN
PER KLASSE	SCHIPPERS: ONDERGESCHIKT: DEKPERSONEEL	MOTORISTEN & ONDERGESCHIKT: MACHINISTEN: NACH. PERSON.	GEMIDDELDE:
I	43j.4m.	32j.10m.	37j. 8m.
II	39j.3m.	29j.10m.	38j. -m.
III	37j.1m.	29j. 4m.	35j. 1m.
IV	40j.1m.	28j.11m.	44j. 4m.
V	33j.3m.	25j. 6 m	39j. 7m.
VI	39j.5m.	24j.10 m	41j. 7m.
GEMIDDELDE VAN AFGEMONSTERD PERSONEEL	39j.4m.	28j.10m.	38j. 1m.
GEMIDDELDE VAN AFGEMONSTERD PERSONEEL	44j.2m.	28j. 3m.	41j. 2m.
ALGEMEEN GEMIDDELDE	39j.10m.	28j. 9m.	39j. 1m.

Volgens deze tabel kunnen we vaststellen dat de gemiddelde leeftijd van het ganse visserspersoneel (de afgemonsterde vissers inbegrepen) 33 jaar en 1 maand bedraagt.

(1) Jaarverlagen van het bestuur van het zeewezen.

Van de schippers is deze leeftijd.....	39j. en 11 m.
Van het ondergeschikt dekpersoneel.....	28j. en 9 m.
Van de motoristen en de machinisten.....	39j. en 1 m.
Van het ondergeschikt dekpersoneel.....	34j. en 4 m.
Van de I.704 aangemonsterde vissers is de gemiddelde leeftijd.....	32j. en 11 m.
Voor de schippers.....	39j. en 4 m.
Voor het ondergeschikt dekpersoneel.....	28j. en 10 m.
Voor de motoristen en machinisten.....	38j. en 1 m.
Voor het ondergeschikt dekpersoneel.....	31j. en 9 m.

Uit deze gegevens blijkt duidelijk dat de bevelvoerende personen ook de hoogste leeftijd hebben (schippers en motoristen) en dat het ondergeschikt machinepersoneel ouder is dan het ondergeschikt dek- en gespecialiseerd personeel. Dit wijst er wel op dat de jonge en nieuwe elementen die de zeevisserij aanvullen, bij het dekpersoneel worden ingeschakeld.

6. De scheepsleerjongens.

Wij nemen een afzonderlijk deel voor de scheepsleerjongens omdat deze, de vissersgeneratie van morgen uitmaken.

Op het einde van 1959 werd een groot tekort aan scheepsleerjongens vastgesteld.

Volgens de wet van 23 september 1931 op de aanwerving van het personeel der visserij, is ieder vaartuig van de zeevisserij waarvan de bemanning tenminste uit 3 volwassenen bestaat, verplicht, een scheepsjongen aan te monstern. De vissersvaartuigen waarvan de bemanning tenminste uit 9 volwassenen bestaat, zijn verplicht er twee aan te monstern.

Door "scheepsleerjongens" verstaat men, de jongelingen die ten minste 14 jaar oud zijn en de leeftijd van 18 jaar nog niet hebben overschreden. Op 31 december 1959 waren in het geheel 180 scheepsleerjongens aangemonsterd. De indeling van dit aantal, volgens scheepsklasse, geven wij in onderstaande tabel Q.

- (1) ...
- (2) waaronder 2 van het machinepersoneel.

TABEL 2. (1) (zie jaarverslagen bestuur v.l. zeezezen. in 1959.
p. 40.

SCHEEPS- KLASSEN	VAARTUIGEN MET:						TOTAAL
	3 volwassenen	3 tot 8 volwas.	9 en meer volw.				AANTAL
	AAN- TAL	SCHEEPSJ. gemonsterd	AAN- TAL	SCHEEPSJ. gemonsterd	AAN- TAL	SCHEEPSJ. gemonsterd	SCHEEPS- JONGENS
I	41	15	54	2	-	-	17
II	11	12	52	2	-	-	34
III	7	9	136	45	-	-	54
IV	1	-	56	26	-	-	26
V	-	-	16	15 (2)	1	2	17 (2)
VI	-	-	1	-	10	33 (2)	33 (2)
TOTAAL	60	36	315	109	11	35	180

Er zijn dus 109 scheepsleerjongens op vaartuigen met 3 tot 8 volwassenen en 35 scheepsleerjongens op vaartuigen met 9 en meer volwassenen.

De 180 aangemonsterde vissers van minder dan 18 jaar oud vervullen volgende functies: 82 scheepsleerjongens, 46 lichtmatrozen, 50 matrozen, 2 ondergeschikt machinepersoneel. Ter naleving van de hierboven aangehaalde wet, zouden in totaal 326 scheepsjongens moeten aangemonsterd zijn, zodat het tekort, op 31 december 1959 146 eenheden bedraagt.

Er valt nog op te merken, dat er op de 180 aangemonsterde scheepsjongens, er 36 aan boord waren van schepen die niet onder toepassing vallen van de wet, terwijl 11 vaartuigen één jongen, 4 vaartuigen twee jongens, 2 vaartuigen 3 jongens en 2 vaartuigen 4 jongens teveel hadden aangemonsterd.

Anderszijds bedraagt het aantal vaartuigen dat niet aan de wet voldoet, 224. In feite zou dit aantal kunnen verminderd worden indien de 69 hierboven bedoelde jongens zouden inschepen op vaartuigen die niet met de wet in regel zijn.

- (1) Jaarverslagen van het bestuur van het zeezezen
(2) waaronder 2 van het machinepersoneel.

III. I N S T E L L I N G E N.

In dit hoofdstuk zullen we een overzicht geven van de officiële, ^{naast een staatsinstelling en daarnaast zelfstandig} parastatale en private instellingen, welke de zeevisserij aanbelangen of die er in nauw verband mee staan.

1. Ministeries.

De zeevisserij valt onder de bevoegdheid van 5 ministeries :

- Ministerie van Verkeerswezen
- Ministerie van Landbouw
- Ministerie van Openbare Werken
- Ministerie van Arbeid en Sociale Voorzorg
- Ministerie van Economische zaken en Buitenlandse Handel.

2. Bijzondere diensten in de ministriële departementen.

4- Het bestuur van het Zeewezen :

Dit bestuur hangt rechtstreeks af van het ministerie van Verkeerswezen. Het hoofdbestuur is te Brussel gevestigd

en omvat volgende diensten : → ^{zie wordt bedaald op het Minist. van} ^{verkeerswezen}

- De Zeevaartinspektie : Zij heeft tot taak na te gaan en te kontroleren of de schepen in al hun delen beantwoorden aan de bepalingen van de wet en het K.B. van 8 november 1920.

Zij gaat dus de veiligheid van de vaartuigen na en levert de bewijzen van deugdelijkheid af, overeenkomstig de wet.

- De Scheepsmeetdienst : Heeft tot opdracht, de inhoud van al de zeeschepen (visserevaartuigen inbegrepen) vast te stellen, maakt de meetbrief op en reikt deze uit.

- De Zeevaartpolitie : Het Beheer van het Zeewezen is gelast met het inrichten van en het toezicht inzake de zeevaartpolitie. Deze is opgedragen aan de waterschoutambten. De waterschoutambten zijn officieren van de gerechtelijke politie, en zijn belast met : a) Het aanmonsteren van zeelieden aan boord van de Belgische schepen en het opmaken en bijhouden van de monsterrollen.

- b) Toezicht uitoefenen op de uitbetaling van de lonen, en het beslechten van beroepsgeschillen.

Hiervan afhankelijk zijn de havenbrigadiers bij de kustwacht, die toezicht uitoefenen over personen, ladingen en lokalen van de vaartuigen. Zij bieden een bestendige hulp aan de waterschouten en aan de douaniers.

- De reddingsdiensten en uitkijkposten aan de Belgische kust.

Deze dienst ressorteert eveneens onder het ministerie van Verkeerswezen.

- De sleepdiensten : Hangen ook af van het ministerie van Verkeerswezen.

- De onderzoeksraad voor de zeevaart : Eveneens onder het ministerie van Verkeerswezen.

- De dienst der kust : Deze dienst valt onder het ministerie van Openbare Werken. (Het lukken van brugge en wegen.

- De Hydrografische dienst : Deze valt ook onder het ministerie van Openbare Werken.

- De dienst voor Dierlijke Produkten en Zeevisserij te Brussel: Deze valt onder de economische diensten van het Ministerie van Landbouw, en heeft tevens ook een dienst voor buitenlandse aangelegenheden, zoals o.a. in- en uitvoer van vis.

- Dienst voor de Zeevisserij te Oostende.

Deze valt onder de bevoegdheid van het ministerie van Landbouw. Hij heeft een administratieve, statistische, technische, economische bevoegdheid.

1. Administratief: Toezicht over de zeevisserijen, benutting van de uitlagen van het studiewerk gedaan door de technische en economische afdelingen en het Zeewetenschappelijk Instituut, tot het uitwerken van voorstellen ter bevordering van het zeevisserijbedrijf. Medewerking aan nationale en internationale organismen, komitees en vergaderingen die de visserijbelangen behartigen.

openb.
werken

Landbouw

Uitvoering van maatregelen die door de overheid genomen worden ten bate van het bedrijf.

2. Statistische : Verzameling en opstelling der statistieken van de aanvoer van visserijprodukten.
3. Technisch : Studie van deze produktiekapaciteit der verschillende visgronden, visserijen en vismethoden. Benutting van de uitslagen van het Zeewetenschappelijk Instituut en het onderzoekingschip "Hinders".
4. Ekonomisch : Studie van de factoren die de rentabiliteit der visserij beïnvloeden.

- Kommissie voor toegepast wetenschappelijk onderzoek in de zeevisserij.

Afhangend van het ministerie van Landbouw? Deze kommissie heeft als taak een studie te maken van de vraagstukken die zich inzake toegepast wetenschappelijk onderzoek in de visserij voordoen. Zij heeft onder meer als werkdoel:

- De meest dringende vraagstukken in het kader van het wetenschappelijk onderzoek in de zeevisserij vast te leggen.
- Na te gaan, wat er moet verwezenlijkt worden inzake de studie van:
 - a) Opzoekingen en kennis van de visgronden.
 - b) Het verminderen van de opbrengst van de garnaal, sprong, haringvisserij.
 - c) De vangst en de behandeling van de visserijprodukten tijdens de vaart, de verhandeling en de distributie.
 - d) De verbetering van de bootvormen en de bootinrichting.
 - e) De biologische en hydro-biologische problemen die zich in de zeevisserij stellen.
 - f) De arbeidsmethodes in de zeevisserij.
 - g) Alle technische maatregelen die kunnen bijdragen tot de verhoging van de vangsten en de vermindering van de onkosten. Het geven van aanduidingen betreffende de efficiënte werking van een eventueel op te richten onder-

- Het Instituut voor wetenschappelijk onderzoek in de zeevisserij.

- Het Belgische visserijwachtschip.

De visserijwacht wordt van Belgische zijde verzekerd door de Zeemacht. Het Belgische visserijwachtschip is belast met de politie van de visserij in de Noordzee. Het hangt af van het ministerie van Landbouw.

- Een financiële staatshulp aan de Belgische vissersvaartuigen.

Het ministerie van Landbouw heeft financiële hulp voorzien :

- a) financiële hulp ten einde de verbetering van de inrichtingen en het materieel aan boord van Belgische vissersvaartuigen te bekomen. (is bedoeld voor een betere bewaring en betere kwaliteit van de vis).
- b) Toekennen van subsidies ter aanmoediging van opzoekingen in verband met de visserijtechniek.
- c) Toekenning van premien om het boekhouden door de reders ter zeevisserij aan te moedigen.

3. Paraatstale en officiële instellingen in verband met de zee.

- De Belgische konsulaten.

Men treft de konsulaten aan in Nederland - Engeland - Duitsland - Ierland - Denemarken - Finland - IJsland - Noorwegen - Portugal.

- De Bedrijfsraad van de Zeevisserij.

Deze raad moet aan de bevoegde overheid, aan de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven, hetzij uit eigen beweging, hetzij op aanvraag van deze overheidsorganisaties, alle adviezen of voorstellen overmaken omtrent de vraagstukken welke deze bedrijfstak aanbelangen.

- De federatie van de Belgische zeelieden van de oorlog 1914-18 en 1940-45:

Zij heeft tot taak de nagedachtenis aan de vele oorlogsslachtoffers, waaronder zeer veel vissers, bij het nageslacht levendig te houden.

vakken zoals : zeevaartkundige wereldbeschrijving, zeevaartrekenen, instrumenten, kaarten, zeevaartwetenschap

- Het Koninklijk Werk van de IBIS.

Een tehuis voor de wezen van Belgische zeelieden en voor behoeftige of verlaten kinderen, bij voorkeur uit vissersmilieu's. Er wordt lager- en zeevisserijonderwijs gegeven.

- De Paritaire Kommissie voor de Zeevisserij :

Zij heeft tot doel allerhande moeilijkheden die zich in de zeevisserij op sociaal vlak voordoen te bespreken en kan dienaangaande adviezen geven en beslissingen nemen.

- De propaganda vereniging voor het visverbruik.

- De Raad tot verbetering van het Zeevaartonderwijs.

- De stichting Helena en Isabella Godtschalck :

Zij heeft tot doel de behoeftige, invalide en oude zeelieden en vissers op te nemen welke van Belgische nationaliteit zijn. Man en vrouw worden samen opgenomen. Er wordt aan de verpleegden volledig onderhoud en lichamelijke verzorging verstrekt.

- Het Zeewetenschappelijk Instituut :

Het heeft tot doel, de flora en de fauna van de zee wetenschappelijk en technisch te bestuderen, en de resultaten in verhandelingen mede te delen.

- De Unie der Belgische reders ter zeevisserij :

4. De visserij scholen.

- Het aantal:

Er zijn langs de Belgische kust niet minder dan 6 visserij scholen, waarvan drie te Costende, nl. de stedelijke visserij school "John Bauwens", de vrije visserij school "Paster Pye" en de visserij school in de IBIS. Verder zijn er nog twee scholen te Heist, nl. De rijkvisserij school te Nieuwpoort, EN VRIJE VIS SER SCHOOL TEN STORTE ISEER NOG EEN VRIJE VISSERIJ SCHOOL TE NIEUWPOORT.

- Het programma omvat :

Het leerprogramma, dat over drie jaar verspreid ligt en dat kan aangevangen worden door jongens van hun twaalfde jaar af, omvat de volgende vakken:

- a) Algemene vakken (algemene ontwikkeling)
- b) Specifieke vakken zoals : zeevaartkundige wereldbeschrijving, zeevaartrekenen, instrumenten, kaartlezen, zeemannschap

(seinen en vlaggen), reglementen en scheepsdokumenten, het vissersvaartuig (beschrijving, onderdelen, uitrusting), zeevisserij, biologie van de vis, weer- en zeekunde, matrozenwerk, fysika, motoren enz...

- c) Praktische vakken : vooral matrozenwerk zoals : netten breien, netten herstellen, splitsen van kabels, verschillende knopen leren, roeien, zwemmen.

5. De redersorganisaties.

- De "Rederscentrale" N.V. :

Zij heeft tot doel de belangen der Belgische reders te verdedigen, zij kan alle handelstransakties op zich nemen in verband met 't renderend maken van de uitbating van vissersvaartuigen.

- Het Verbond der Belgische Zeevisserij :

Houdt zich bezig met de verdediging van de belangen van gans de Belgische zeevisserij, vertegenwoordigt die belangen in de verschillende officiële commissies, bestudeert de grote vraagstukken van het visserijbedrijf, doet voorstellen en geeft adviezen.

- De Unie der Belgische reders ter zeevisserij :

Zij verdedigt de beroepsbelangen van de Belgische reders ter zeevisserij bij de Belgische en buitenlandse openbare en andere besturen met beroepsstandelijk karakter van de zeevisserij en de aanverwante takken van handel en nijverheid.

- Het Verbond der Belgische kustvisserij-reders :

Dit heeft tot doel de beroepsbelangen van de kustvisserij-reders te verdedigen. Bij deze groepering zijn aangesloten :

De reders van de haven van Nieuwpoort: "Hand in Hand"
Redersvereniging van de havens Heist, Blankenberge, Zeebrugge
"Hand in Hand", kustvisserijvereniging van Oostende.

- De Vereniging Motorvisserij - Reders : S.M.

Zij heeft tot doel alle belangen aangaande de visserij en het vislossen te behartigen.

- De beroepsverenigingen voor de kustvisserij :
- Deze beroepsverenigingen zijn : a) "Hand in Hand" Oostende
 b) "Hand in Hand" Zeebrugge
 c) "De Kontaktkommissie Nieuwpoort."
- De visafslag :
- Deze kan men onderverdelen in :
 - a) De onderlinge visafslag ; O.V.A. : deze heeft tot doel door gezamenlijke visafslag in coöperatieve vorm, de algemene onkosten tot een minimum te herleiden.
 - b) De motorvisserij MOVIS.
 - c) De Verenigde Visafslagers te Zeebrugge : deze omvat de verschillende visafslagers in één firma.
- De S.C.A.P. : (Coöperatieve Vereniging voor Bevoorrading van de Zeevisserij)
- Deze vereniging heeft tot doel alle benodigheden aan boord van het vaartuig te leveren zoals : gasolie, smeerolie, vetten, kabels, garen, reddingsvloten, kompas, enz...
- Deze coöperatief van reders geeft ristournes aan al haar leden.

6. Verzekering tegen beroepsgevaaren.

- Gemeenschappelijk Kas voor de Zeevisserij :
- Dit is een maatschappij van onderlinge verplichte verzekering tegen beroepsgevaaren (de reders van vissersvaartuigen zijn verplicht zich aan te sluiten bij deze Kas) Zij heeft tot doel de leden te waarborgen tegen geldelijke gevolgen, voortspuitende uit ongevallen, overkomen in dienstverband, aan de personen die als zeevissers beschouwd worden. Zij staat onder toezicht van het ministerie van Arbeid en Sociale Voorzorg.
- Het Steun- en Voorzorgsfonds der Zeevisserij :
- Het heeft tot doel aanvullende uitkeringen te verlenen (aanvullen bij de G.K.Z.) aan de door een arbeidsongeval getroffen zeelieden.

7. Onderlinge verzekeringsmaatschappijen voor vissersvaartuigen.

- De Assurance Maritime Mutuelle :

Hierbij zijn aangesloten :

- a) De Ster : Dit is een samenwerkende verzekeringsmaatschappij met onderling karakter en verzekert motorvissersvaartuigen.
- b) Hulp in Nood : Dit is een samenwerkende verzekeringsmaatschappij met onderling karakter en heeft tot doel het onderling verzekeren van vissersvaartuigen tegen gewoon risico, tegen havengevaar, tegen verlies van zeegoed, visgoed en radio's.

- De Vereniging voor Onderlinge Zeeverzekering tegen Oorlogarisiko (V.O.Z.O.R.)

- De wet tot instelling van de Onderzoekraad voor de Zeevaart (wetten van 30 juli 1926 en 30 december 1933).

- Het K.B. van 12 december 1937 ontrent de Zeevaartinспекtie.

1. Enkele wettelijke uit de samengevoegde tekst van de wet op de veiligheid van de schepen van 21 augustus 1920 (1) gewijzigd bij artikel 10 van de wet van 30 juli 1926 (2)

Art. 1. Geen Belgisch of vreemd schip mag uit een Belgische haven zee kiezen of in de Belgische zeevateren varen en geen Belgisch schip mag in het buitenland zee kiezen, als het niet in staat van veiligheid is. Geen Belgisch schip mag varen als het niet voorzien is van een bewijs van deugdelijkheid, afgeleverd overeenkomstig de bepalingen van deze wet.

Art. 2. Een K.B. stelt de voorwaarden vast waarin het schip moet verkeren en in staat van veiligheid te zijn en inzonderheid de voorschriften betreffende :

- De bouw en het onderhoud van de romp
- De reddingstoestellen
- Veil en treil, de uitrustingsvoorwerpen en de wisselstukken.

(1) Belgisch Staatsblad. 12 september 1920

(2) Belgisch Staatsblad. 11 augustus 1926

IV. DE JURIDISCHE SITUERING.

=====

In dit hoofdstuk geven wij een korte weergave van de bestaande wetgeving, die toepasselijk is in de zeevisserij, en welke verband houdt met ons proefschrift.

De "Wet" op de veiligheid van de schepen is de wet van 25 augustus 1920, gewijzigd door de wet van 30 juli 1926.

Daarnaast wordt de veiligheid van de schepen ondermeer nog geregeld door :

- De wet op de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst (wet dd. 5 juni 1928).
- De wet van 5 juni 1928 : tucht- en strafwetboek voor koopvaardij en zeevisserij.
- De wet tot instelling van de Onderzoeksrade voor de Zeevaart (wetten van 30 juli 1926 en 30 december 1933).
- Het K.B. van 12 december 1937 omtrent de Zeevaartinspektie.

1. Enkele wetteksten uit de samengeordende tekst van de wet op de veiligheid van de schepen van 25 augustus 1920 (1) gewijzigd bij artikel 10 van de wet van 30 juli 1926 (2)

Art. 1. Geen Belgisch of vreemd schip mag uit een Belgische haven zee kiezen of in de Belgische zeewateren varen en geen Belgisch schip mag in het buitenland zee kiezen, als het niet in staat van veiligheid is. Geen Belgisch schip mag varen als het niet voorzien is van een bewijs van deugdelijkheid, afgeleverd overeenkomstig de bepalingen van deze wet.

Art. 2. Een K.B. stelt de voorwaarden vast waarin het schip moet verkeren om in staat van veiligheid te zijn en inzonderheid de voorschriften betreffende :

- De bouw en het onderhoud van de romp
- De reddingstoestellen
- Zeil en treil, de uitrustingsvoorwerpen en de wisselstukken.

(1) Belgische Staatsblad. 12 september 1920

(2) Belgisch Staatsblad. 11 augustus 1926

- Art. 17. Als de bemanning omvat het schip niet zal worden
 waarborg
 reden
 dienst
- De zeevaartinstrumenten, de seintoestellen, de draadloze telegrafie.
 - De ketels, de voortstuwingmachines, de mechanische en elektrische toestellen.
- Art. 19. De aanb
 kundigen
 gaan van
 vindt, alle schepen die zich in het buitenland
 bevindt
- De lichamelijke geschiktheid, de brevetten en de vergunningen welke kunnen vereist worden van de kapitein en van de leden van de bemanning.
 - De bewoonbaarheid van de inrichtingen, de hygiëne en de gezondheidsvoorwaarden.
 - Alle andere voorwaarden betreffende de veiligheid van het schip en de beveiliging van het menschenleven.
2. - Enkele bepalingen (1) en verordeningen op artikelen

Voor de vaststelling van deze regels wordt rekening gehouden met de dienst waartoe het schip bestemd is en met de aard van de zeevaart welke het zal dienen af te leggen

Art. 4. Het bewijs van deugdelijkheid wordt afgeleverd door de Dienst van de Zeevaartinспекtie, ingesteld bij deze wet. Het stelt vast dat het schip in al zijn delen beantwoordt aan de bepalingen van de wet en van de koninklijke besluiten. Het geeft daarenboven, per reeks, het aantal personen op die het schip mag vervoeren.

Art. 11. De inspektiedienst oefent voortdurend toezicht uit. Dat toezicht betreft de Belgische en vreemde schepen welke zich in de Belgische wateren bevinden.

Art. 20. (Hier zijn een reeks bepalingen voorzien welke de zeevaartinспекtie zal nazien bij een onderzoek).

Art. 12. Wanneer de bepalingen van voorgaand artikel niet kunnen ingeroepen worden en zware vermoedens doen geloven dat een Belgisch schip niet zou kunnen varen zonder de veiligheid van de passagiers en van de bemanning in gevaar te brengen, mag de inspektiedienst het schip aanhouden. In dergelijke gevallen mag hij eisen dat het schip hem op het droge en ledig wordt getoond.

Art. 17. Als de bemanning oordeelt dat het schip niet de nodige waarborgen oplevert, mag zij ten alle tijde een met reden omkleed verzoekschrift zenden aan de inspektie-dienst of aan de Belgische Konsul.

Art. 19. De ambtenaren en bedienden van deze dienst en de deskundigen hebben het recht te allen tijde aan boord te gaan van elk schip dat zich in de Belgische wateren bevindt, en van alle schepen die zich in het buitenland bevinden, teneinde de vaststellingen te doen welke hun zending hun oplegt.

2. - Enkele bepalingen van het K.B. van 12 december 1957 houdende zeevaartinspektiereglement (1) en terugslaand op artikelen van de wet van 25 augustus 1920, gewijzigd door de wet van 30 juli 1926.

- Betreffende de veiligheid van de vaartuigen.

Art. 3. De ambtenaren van de zeevaartinspektie oefenen toezicht uit doof zich op gelijk welk ogenblik aan boord van de schepen te begeven, en zich door eigen waarneming alsmede door het vragen van inlichtingen zoveel mogelijk op de hoogte te stellen van de wijze waarop de wettelijke voorschriften nageleefd worden.

Art. 4. Een schip, geen passagierschip zijnde, moet een certificaat van deugdelijkheid aan boord hebben. (dus geen veiligheidscertificaat).

Art. 20. Het distriktshoofd van de Zeevaartinspektie stelt de geldigheidsduur van de door hem afgegeven certificaten vast. De maximum geldigheidsduur is evenwel als volgt bepaald : Certificaat van deugdelijkheid : voor de andere schepen (dus geen passagiersschepen) twintig maanden voor de passagiersschepen 18 maand).

(1) Belgisch staatsblad, 20 december 1957.

- Betreffende toegang en verbinding der ruimten.

Art. 35. - 2.

De ruimten, waarin de voortstuwingswerktuigen en de ketels zijn opgesteld, mogen niet in rechtstreekse verbinding staan met de verblijven voor passagiers en bemanning.

- Betreffende bemanningsruimten.

Art. 55. - 1.

De verblijven van de schepelingen moeten voldoen aan de eisen in bijlage XVI gesteld.

Art. 1. van hoger genoemde bijlage vermeldt :

1. Deze bijlage is van toepassing op de mechanische voortbewogen schepen, met uitzondering van : de schepen die voor de visserij zijn bestemd.
2. Bemanningsverblijven van schepen waarop deze bijlage niet van toepassing is, moeten aan de door het distriktsheofd van de Zeevaart-inspektie gestelde eisen voldoen.

Wij merken dus dat voor de zeevisserij hieromtrent niets door de wet is voorzien, alhoewel de bemanningsleden hier toch hun tehuis hebben, soms dagen lang.

Op een vraag die wij stelden aan de zeevaartinspektie hieromtrent vernamen wij dat deze enkel toezicht uitoefent op het aantal slaappleatsen, daar er niet meer bemanningsleden mogen meevaren als er slaappleatsen zijn.

Art. 133.- Zindelijkheid der verblijven

De Kapitein is verplicht zorg te dragen dat het bemanningsverblijf in een behoorlijke staat van zindelijkheid en van bewoonbaarheid wordt behouden. Hij zal dit niet als stapelplaats laten dienen voor goederen of bevoorradingen, die niet het privaat eigendom van de bezetters zijn.

Hij zal al de lokalen van het bemanningsverblijf eenmaal per week inspecteren. De uitslagen van deze inspectie zullen schriftelijk in het logboek worden vermeld.

- Genees- Heel- Verband- ontsmettingsmiddelen.

Art. 75. - 1.

Aan boord van elk schip, moet wat betreft de aanwezigheid van heel-, genees-, verband-, en ontsmettingsmiddelen, en rekening houdend met het aantal opvarenden, de al dan niet aanwezigheid van een geneesheer aan boord, en de duur van de reis, voldaan zijn aan de eisen in bijlage XIV vastgesteld.

Overigens vermeldt artikel 143 van het hoger genoemd K.B. dat de kapitein verplicht is zorg te dragen dat, bij de aanvang van de reis, de genees-, heel-, verband-, en ontsmettingsmiddelen voorzien in artikel 75, aan boord zijn.

Artikel 1 van hogergenoomde bijlage betreffende genees-, heel-, verband-, en ontsmettingsmiddelen vermeldt :

- Aan boord van elk schip moeten bepaalde voorgeschreven hoeveelheden genees-, heel-, verband-, en ontsmettingsmiddelen aanwezig zijn, rekening houdend met het aantal opvarenden, de al of niet aanwezigheid van een geneesheer aanboord, en de duur van de reis.

- Deze middelen omvatten :

Geneesmiddelen voor inwendig gebruik

Geneesmiddelen voor uitwendig gebruik

Gevaarlijke geneesmiddelen

Aanvullende geneesmiddelen voor schepen die de tropen bezoeken.

Verbandmiddelen

Verplegingsmiddelen

Ontsmettingsmiddelen.

Artikel 2 vermeldt de plaats waar de middelen moeten geborgen worden.

- Zij moeten in daarvoor ingerichte kasten, kisten of ruimen worden geborgen.
- Die kisten moeten aan de buitenzijde duidelijk met een rood kruis worden gemerkt.

N.B. Art. 101. Dit artikel bepaalt dat slechts een geneesheer (een dokter in de geneeskunde) verplicht is, als er meer dan 100 opvarenden zijn en men zich meer dan 300 mijlen van een Belgische haven bevindt.

- Betreffende het vistuig.

Art. 77. Aan boord van de vissersvaartuigen moeten, de voor het visbedrijf bestemde inrichtingen, de vaste toestellen, het lopend vistuig, de masten, het staande en lopend want, het los- en laadgerei alsmede de tot het tuig behorende blokken voldoende sterk zijn en zodanig uitgevoerd en aangebracht, dat zij geen gevaar opleveren voor de veiligheid van de opvarenden.

- Betreffende de bemanning.

Art. 90. -1. Elk schip moet voldoende bemand zijn met voor zijn taak berekend personeel, waarvan elk lid geschikt is voor de hem opgedragen werkzaamheden, een en ander in verband met de veiligheid van het schip.

2. Ter nakoming van het in het eerste paragraaf gegeven voorschrift moeten onder andere:

a) kapitein, luitenant, schipper, officierwerktuigkundige, werktuigkundige ter diepzeevisserij, motorist, matroos-motorist, volmaakt matroos, sloepgast en scheepsjongen gebreveteerd zijn en voldoen aan de bepalingen van het K.B. van kracht betreffende de toekeening van de brevetten, diploma's, certificaten en vergunningen voorzien voor de koopvaardij en de zeevisserij.

Voor wat de staf en de bemanning van de zeevisserij betreft, geven wij dit weer in een schematisch overzicht, ons houdend aan het K.B. van 12.12.1957, artikel 9. - 94.

Wij voegen hierbij ook het tekort aan bemanning met toelating van de eevaartinspektie.

1000	tot	-idem-	-idem-	1 werktk. : 1 assist. : motor. :	Werktuigk. diepsee Matroos-motorist	1 1 7	idem art. 94. 2. C. b) art. 94. 2. E.
1000		-idem-	-idem-	1 werktk. : 2 assist. :	Werktuigk. diepsee 2 matr. motorist	5 1 2 8	idem art. 94. 2/C. c) art. 94. 2.E.
ONBEPERKTE DIEPZEEVISSERIJ K.B. 21.5.58						art. 18	
400 (brug)		1 schipper 1 stuurman 2 matrozen 1 scheepsjongen of matroos	Schipper 1e kl Schipper t.kust viss. (2 minstens oer (v.scheepsleerj of meer	1 motorist	motorist	5 1 6	art. 94.1. c) art. 94.2. C. b)
400 (niet brug)		-idem-	-idem-	1 motorist + 1 assist mot.	motorist Verg. - 80 PK. of hoger	5 1 1 7	art. 94. 1. c) art. 94. 2. C. b) art. 94. 2. E.
400 tot 1000		-idem-	-idem-	1 werktk. : diepzee + 1 assist mot.	Werktuigk. diepsee Matroos-motorist	5 1 1 7	art. 94. 1. c) art. 94. 2. C. b) art. 94. 2. E.
7000		-idem-	-idem-	1 werktk. : + 2 assist mot.	Werktuigk. diepsee 2 matroos-motorist	5 1 2 8	art. 94. 1. c) art. 94. 2. C. d) art. 94. 2. E.
STOOM- MACHINE.		-idem-	-idem-	1 werktk. : diepzee 1 motorist 1 assist. motorist :(of stoker: 1 stoker	Werktuigk. diepsee Motorist matroos-motorist	5 1 1 1 1 9	art. 94. 1. c) art. 94. 2. D. art. 94. 2. E.

WET 25.9.1931 : Bemanning ten minste 3 volwassenen : 1 scheepslj.aanmonstaren
Bemanning ten minste 9 volwassenen : 2 scheepslj.aanmonstaren

V I S S E R I J - B E M A N N I N G.

P.K.	D E K		M A C H I N E	
	Personeel	Brevetten	Personeel	Brevetten
K U S T V I S S E R I J		20 TON BR.- 12 uren zee		
80	1 schipper 1 matroos 1 scheepsjongen of matroos (-1)tekort volk	schipper t. kustviss. (cert.scheepslj (of hoger	1 lid verg.-80	
80 tot 180	-idem-	-idem-	voor cumul door schip per toela ting 2 I vereist	1 lid matr.motorist
K U S T V I S S E R I J		31 TON BR.		
80	1 schipper 1 matroos 1 scheepsjongen of matroos	-idem-	1 lid verg.-80	
80 tot 180	-idem-	-idem-	voor cumul door schip per toela ting 2 I vereist	1 lid matr.motorist
z.g. "M I D D E L S L A G V I S S E R I J" geografische grenzen				
80 tot 180	1 schipper 1 stuurman of mat. 2 matrozen 1 scheepsjongen of matroos (-1) tekort volk	Sch.2e of 1e kl (- of + B.ton) (2 het cert. (scheepsleerj. (of hoger bui- (ten de schip- per of matr. motorist	voor cumul door schip per toela ting 2 I vereist	1 lid matr.motorist
180 tot 250	-idem- (-1) tekort volk	-idem-	1 motorist	motorist
250 tot 400 (brug)	-idem- (-1)tekort volk	-idem-	-idem-	-idem-
250 tot 400 tot (niet brug)	-idem- (-1)tekort volk	-idem-	1 motorist + 1 assist. mot.	motorist Vergun.-80 PR. of hoger

taal
rsoneel
Wetten, enz....
Gebrek personeel

(2) : K.B.I2.I2.57
: art.94. 1-a)
: art.94. 2.A.
: 1 man minder: toelating zeevaartinspectie

(2) : art.94. 2.B.
: idem
: Brief 2.I. II-3-60
: Nr 2 I.I42/I54

)K.B. I2.I2.57
) art.94. 1.a)
) art.94. 2.2.

-Art.94. 2.B.
IDEM

1.5.I958 Art. 17

(4) : Art.94. 1.b)
: art.94. 2.B.
: IDEM
: Toelating z.v. inspectie
: 7-4-59 2I/I42/376

(5) : IDEM
: art.94. 2.0. a)
: IDEM

(5) : idem
: art. 94. 2.C. b)
: IDEM

(5) : idem
: art.94. 2. C. b)
: art.94. 2. E.

(6) : IDEM

Art. 119. Vermeldt dat de kapitein verplicht is zorg te dragen dat een voldoende bemanning, in aantal, hoedanigheid en geschiktheid overeenkomstig de voorschriften van art. 90 en volgende, wordt aangemonsterd en ingescheept, daarbij zegt art. 102 dat de kapitein gehouden is de bemanning aan te vullen zo deze niet volledig is.

N.B. In de wet dd. 23 september 1931 ontrent de aanwerving van het personeel der visserij werd slechts één categorie personeelsleden geregeld nl. dat van de scheepsleerjongens. Ieder vaartuig dat de zeevisserij uitoefent en waarvan de bemanning uit ten minste 3 volwassenen bestaat, is verplicht één scheepsleerjongen aan te monstern. Bestaat de bemanning uit ten minste 9 volwassenen, dan moeten 2 scheepsleerjongens aangemonsterd worden. (art.1).

Art? 100. Elk lid van de bemanning moet in het bezit zijn van een certificaat waaruit blijkt dat hij lichamelijk geschikt is voor de hem opgedragen werkzaamheden. Bovendien zegt artikel 142 dat de kapitein verplicht is zorg te dragen, dat bij de aanvang van de reis, de leden van de bemanning in het bezit zijn van bedoelde certificaten.

Art. 134. De kapitein is verplicht zorg te dragen dat de voeding van de schepelingen en de berging ervan, voldoet aan de eisen door ons bepaald. Hij doet eveneens de door ons voorgeschreven inspecties.

Hierbij dient aangestipt dat in het Staatsblad van 2 februari 1958 een ministerieel besluit verscheen van 16 december 1957 houdende de minimumvoorwaarden ontrent de levensmiddelen aan boord van de schepen. Dit omvat :

Art. 1. De rantsoenen van de zeelieden moeten aangepast zijn aan de intensiteit van de arbeid.
Het normaal rantsoen moet berekend worden op een caloriewaarde van ongeveer 3.800 calorieën.

Art. 2. De verschillende voedingsstoffen, die per dag en per man minimum moeten voorradig zijn, in acht genomen het evenwicht en minimum gehalte aan proteïnen, vetstoffen, koolhydraten, zouten en vitaminen, worden als volgt vastgesteld :

1. Brood	600 grammen
2. Vlees : bevroren vlees met been (het gewicht der beenderen is op 30 % geschat	250 gr.
of ingemaakt vlees (konserven)	200 gr.
3. Aardappelen	1000 gr.
4. Boter of margarine	60 gr.
5. Keukenvet	10 gr.
6. Gedroogde peulvruchten (erwten, bonen)	15 gr.
7. Deegwaren (macaroni en dergelijke)	20 gr.
8. Suiker	40 gr.
9. Vette kaas (Hollandse kaas)	20 gr.
10. Verse of diepgevroren vis of vis in olie of eigen vocht ingemaakt	30 gr. 10 gr.
11. Gelei of konfituur	30 gr.
12. Koffie	15 gr.
13. Volle melkprodukten	20 gr.
14. Verse groenten of diepgekoelde of in konserven	150 gr.
15. Vers fruit of gedroogde vruchten	75 gr. 15 gr.
16. Zout	15 gr.

Art. 3. Het bijkomend rantsoen noodzakelijk door het kalorieverbruik in geval van zeer zware arbeid moet verzekerd worden, vooral door de verhoging van de hoeveelheid brood (bv. 750 grammen), margarine (bv. 90 gr.) en suiker (bv. 90 gr.).

Art. 4. Aan boord van de schepen die meer dan 20 dagen in zee zijn, wordt dagelijks aan elke man, met ingang van de derde dag na die van de laatste uitreiking van verse levensmiddelen, een halve liter vers water met 20 gram citroensap en 20 gram suiker toebedeeld.

Art. 5. Aan de schepelingen die in de machinekamer werken, wordt het in artikel 4 voorziene minimum zoveel mogelijk opgedreven.

Art. 6. In de havens worden, voor zover mogelijk, levensmiddelen in verse toestand gebruikt.

De redenen van afwijking van deze regel moeten op het scheepsdagboek worden aangegeven en deze inschrijving wordt gevisieerd door de plaatselijke Belgische Overheid, of bij ontstentenis van deze, door de Belgische Overheid van de eerste haven waar het schip zal binnenlopen.

In het K.B. van 12 december 1957, verschenen in het Staatsblad van 8 februari 1958 in verband met de berging van het voedsel en het drinkwater lezen wij :

Art. 5. De levensmiddelen moeten gedurende de reis worden geborgen in van andere ruimten behoorlijk afgescheiden bergplaatsen, zo gelegen en geventileerd, en desnoods in koelkasten, dat ze in goede staat blijven.

- Deze bergplaatsen moeten, alvorens daarin voedsel wordt geborgen, afdoende gereinigd zijn. Gedurende de reis moeten zij behoorlijk worden schoongehouden.

- Het drinkwater moet geborgen zijn in daarvoor geschikte tanks, welke inwendig schoon zijn en zodanig worden afgesloten, dat geen vreemde bestanddelen in de tanks kunnen komen.

Art. 6. De ruimten en uitrustingen gebruikt voor het behandelen van de levensmiddelen, zo bij bereiding als bij opdieping, moeten steeds behoorlijk schoon gehouden worden.

- Aan boord van schepen en vissersvaartuigen zijn van toepassing de koninklijk besluiten genomen ter uitvoering van de wet van 4 augustus 1890 betreffende het gebruik van keukengerief, potten enz. voor het bereiden van de eetwaren.

Art. 7. De in voorgaande artikelen genoemde verplichtingen van de reder gelden slechts dan voor vissersvaartuigen, als de reder de zorg voor de voeding bij de arbeidsovereenkomsten wegens scheepsdienst uitdrukkelijk op zich heeft genomen.

Aan de hand van de monsterrollen, waarin deze mededeling uitdrukkelijk vermeld staat, hebben wij zelf kunnen vaststellen dat er zeer weinig reders deze zorg voor de voeding op zich hebben genomen.

overeenkomst. punt. Komitee 24/2/54 p. 131

3. de arbeidsduur.

De arbeidsduur in de zeevisserij is niet gereglementeerd; de wet op de 8 uren dag, noch op de zondagsrust zijn van toepassing. Op de vaartuigen van klasse I, waar de gemiddelde reis slechts één dag bedraagt, betekent een zeedag ongeveer 14 uren arbeid. De bemanning is van 6 tot 10 uur in zee en haar taak is dan pas voltooid, wanneer de vangst verkocht is en alles in gereedheid is gebracht voor de volgende afreis.

Deze arbeidsduur is zeer wisselvallig volgens schip, volgens haven, volgens seizoen en volgens grootte van het vaartuig. Voor de overige klassen mag aanvaard worden, dat er gemiddeld 16 uren per dag wordt gearbeid.

Volgens de scheepsklassen worden de volgende dagen afwezigheid genoteerd:

- Klasse II	3 tot 6 dagen
- Klasse III	7 tot 10 dagen
- Klasse IV	10 tot 14 dagen
- Klasse V	10 tot 18 dagen
- Klasse VI	17 tot 22 dagen

In verband met de arbeidsduur wordt hier de rusttijd besproken aan wal.

De vissers hebben recht op een ononderbroken rust van 36 uur indien zij 8 dagen in zee waren, 60 uur indien zij 14 dagen in zee waren en 72 uur indien zij 18 dagen in zee waren.

In de term "ononderbroken" ligt ook het vislossen vervat voor de kleine schepen, waar het vislossen aanzien wordt als rustperiode.

Anderzijds is er geen regeling getroffen voor reizen van minder dan 8 dagen.

In de praktijk houdt men zich enkel aan de 72 uren voor de vaartuigen die meer dan 18 dagen in zee waren.

Deze rusttijd is zowel als de arbeidsduur zeer wisselvallig en hangt eveneens af van vaartuig tot vaartuig en van de seizoenen.

den verzwegen worden.

overeenkomst nat. parit. Komite' 2/2/54 p. 131

Sinds het ontstaan zijn er heel wat gewoonten in voege gekomen, gesproten uit bepaalde toestanden, doch welke als heilig erfgoed en traditie zullen blijven voortleven in onze moderne visserswereld.

Deze gebruiken vormen nu nog de steunpilaar en basis van het uithoudingsvermogen van de hedendaagse rovers- en vissersorganisatie. In dit hoofdstuk zullen wij een onderscheid maken tussen - de typische aspecten van het vissersbedrijf - karakteristieke eigenschappen eigen aan de visser door het speciaal beroep.

2. Typische aspecten van het vissersbedrijf.

a. De prijsvorming.

De prijsvorming wordt geregeld door de markt van vraag en aanbod. De vraag wordt op zijn beurt weer beïnvloed door het verbruik. Is de vraag groot, dan zal de prijs hoog staan. Wij beseffen dus de grote wisselvalligheden en onstondvastigheden van de prijs juist omdat deze bloot staat aan talrijke invloeden :

V. SPECIFICITEITEN VERBONDEN AAN HET ZEEVISSERIJBEDRIJF.

Inleiding.

Buiten de traditionele moeilijkheden waarmee ieder bedrijf heeft te worstelen, kent de zeevisserij heel wat specifieke problemen die vastgeankerd liggen in de eigenheid van dit zo speciaal getint werk.

Het zijn karakteristieken die dikwijls aan de aktiesfeer van de bedrijfsleiding en zelfs van de overheid ontsnappen.

Nochtans lijkt het onmogelijk deze problemen over het hoofd te zien, zo men wil bijdragen tot de vooruitgang en de opbloei in deze nijverheid, daar het niet kan aanvaard worden dat bepaalde specifieke problemen en normen die sinds eeuwen het doen en laten van de visserij en de visser bepalen, zonder meer zouden verzwegen worden.

Sinds het ontstaan zijn er heel wat gewoonten in voege gekomen, gesproten uit bepaalde toestanden, doch welke als heilig erfgoed en traditie sullen blijven voortleven in onze moderne visserijwereld.

Deze gebruiken vormen nu nog de steunpilaar en basis van het uithoudingsvermogen van de hedendaagse reders- en vissersgeneratie. In dit hoofdstuk zullen wij een onderscheid maken tussen:

- de typische aspecten van het visserijbedrijf
- karakteristieke eigenschappen eigen aan de visser door het speciaal beroep.

2. Typische aspecten van het zeevisserijbedrijf.

a. De prijsvorming.

De prijsvorming wordt geregeld door de markt van vraag en aanbod. De vraag wordt op zijn beurt weer beïnvloed door het verbruik. Is de vraag groot, dan zal de prijs hoog staan. Wij bemerken dus de grote wisselvalligheden en onstandvastigheden van de prijs juist omdat deze bloot staat aan talrijke invloeden :

- De aanvoer : Is de aanvoer zeer groot, dan ontstaat er een depressie, is er bijgevolg een overproduktie, en dan richt de prijs zich steeds naar de prijs die bepaald wordt door de vismeelfabrieken en in uitzonderlijke gevallen door uitvoer naar bepaalde landen.
- Bederfelijk karakter : Bovendien is vis zeer bederfelijk en moet hij tegen gelijk welke prijs van de hand gewezen worden. De reder moet zich tevreden stellen met de prijs die hij ontvangt op de vrije markt van vraag en aanbod.
- Plaats van de opstelling : De plaats waar de vis opgesteld staat in de openbare verkoopshalle, speelt dikwijls een grote rol voor een goede of slechte verkoop. Wij hebben het zelf enkele malen meegemaakt, dat voor dezelfde soort en de zelfde kwaliteit van vis, er heel andere prijzen werden gegeven op éénzelfde markt.
Vis die eerst verkocht werd, was duurder dan vis die laatst verkocht werd.
- Het visverbruik en de afzet : Een hoog visverbruik zal logischer wijze een grotere vraag voor gevolg hebben. In ons land moet het visverbruik nu eerder laag genoemd worden, als wij dit vergelijken met andere landen.

Daarbij dient nog vermeld dat het visverbruik onderhevig is aan seizoenschommelingen. Het verbruikseizoen zet in na de zomermaanden, kent een hoogtepunt tijdens de vastenweken, om weer te dalen na Pasen, als het warme seizoen een aanvang neemt.

De vakantiemaanden doen weliswaar enkele vissoorten renderen door hotels en toerisme.

Tijdens het tomatenseizoen stijgt het garnaalverbruik.

- De invoer : De invloed van concurrerende landen, die hun waren verkopen aan de groothandelaars, drukt beslist een merkteken op de verkoop en de vraag van de nationale produkten.

- De weersomstandigheden : Bij koud of stormachtig weer, wanneer er weinig gevisst wordt, of tijdens periodes waarin vis minder vlug bederft, zullen ook de prijzen hoger komen te staan.

Wij kunnen dus opmerken, dat alhoewel de prijsvorming bepaald wordt door vraag en aanbod, er toch heel wat complexe verschijnselen de vorming van de visprijzen beïnvloeden. Bovendien staat die prijsvorming niet als een afgezonderd probleem in het visserijbedrijf, maar zijn hier heel wat andere problemen aan verbonden. Hieronder schetsen wij een sociaal probleem, verbonden aan de prijsvorming, dat tevens, op zichzelf beschouwd, ook een typisch aspect uitmaakt van dit bedrijf.

b. Sociale aspecten van de prijsvorming.

a) De loonsvoorwaarden.

1. De visser wordt betaald met een aandeel in de winst van het vaartuig, en dus niet met een vast loon.
- Bergelijke loonsystemen vormen een aanmoediging voor de visser tot grotere produktiviteit en tot een zorgvuldige behandeling van vis, vistuig en vaartuig.
- De bezoldiging in de visserij bestaat normaal uit loon in specien, het loon in natura, en sociale voordelen en vergoedingen.
- Tegenwoordig wordt toch een vast maandloon uitbetaald.
- (enkel op scheepsklasse VI).

b) De loonsystemen in de Belgische visserij zijn:

- Een bepaald aandeel in de opbrengst (overeenkomstig de monsterrol) van toepassing op klasse I tot V.
- Een bepaald aandeel in de winst en een vast maandloon. Van toepassing op klasse VI.

Alhoewel het loon als absoluut getal soms hoog kan genoemd worden, toch kan moeilijk gezegd worden dat, en de prestaties en het risico integraal verzekerd worden in dit loon,

vooral als men rekening houdt met de specifieke kenmerken van het beroep, zoals zwaar en onveilig werk, de lange arbeidsduur enz...

2. Een tweede specifiek aspect van het loon is :

Het zeer wisselvallig en onstandvastig karakter. De natuur levert de produktie, en daar men aangewezen is op de natuur, is de produktie dus daarvan afhankelijk en bijgevolg ook de opbrengst.

Wanneer de lonen in de ene categorie hoger liggen dan in de andere, dan kunnen wij verschuivingen vaststellen van het personeel van het ene schip naar het andere, terwijl de kustvisserij bijna geen bemanning meer kan aanmonstereen, heeft de middenslag- en de diepzeevisserij daarentegen een overaanbod van werkkrachten.

Hierbij willen wij nog even het loon in natura beschrijven, daar dit eveneens karakteristiek is voor het zeevisserijbedrijf:

- Deelvis; ieder bemanningslid krijgt na de reis een kleine hoeveelheid vis voor eigen gebruik.
- Kordeelgeld; is een overblijfsel van een oud gebruik, waar de kleine visjes aan de bemanning werden gegeven.
- Traangel; Dit is de opbrengst van de traan welke uit de vislevers wordt bereid.
- Garnaalvisjes; Dit zijn de kleine visjes die samen met de garnaal worden gevangen. De opbrengst van die visjes wordt onder de bemanning verdeeld.
- Voeding; dit komt uitsluitend voor op de ejslandvaarders.

b) De uitbatingskosten.

De prijsvorming speelt ook een rol op de uitbatingskosten, want door de opbrengst van de reis kan de reder (wij denken dan vooral aan de reder-visser) onmogelijk de uitbatingskosten dekken, als wij daarbij onder oog houden dat sinds 1938 de prijzen voor de visserijbenodigdheden tot 4 à 5 maal verdubbeld zijn, terwijl het verhogingscoëfficiënt der visprijzen slechts 2,5 tot 3 maal verhoogd zijn.

So kan men vaststellen dat de reder van de kustvisserij, die moeilijk zijn eigen bezit kan verwaarlozen, om meer te verdienen, verplicht is zijn bedrijf tot het uiterste en in de moeilijkste omstandigheden voort te zetten.

Besluit.

Alhoewel er wellicht nog heel wat meer specifieke aspecten in de visserij zijn te achterhalen, menen wij dat hier de voornaamste werden aangestipt, zonder een verdere studie te maken naar oorzaak en gevolg voor elk afzonderlijk beïnvloedbaar aspect (zoals invoer - verbruik - afzet - uitvoer - uitbatingskosten, enz...).

Toch kunnen wij uit de bovenstaande gegevens reeds besluiten dat de verschillende punten als 't ware elk afzonderlijk een probleem uitmaken en dat zij als schakels in een ketting aan elkaar zijn vastgehecht.

3. De karakteristieke kenmerken vastgeankerd in de mentaliteit van de vissers door hun beroepsverbondenheid.

In dit gedeelte, dat zeker op het sociale leven van de vissers terugslaat, zijn wij misschien niet helemaal vrij te pleiten van subjektiviteit.

Enkele facetten hebben wij slechts, door dagelijks contact met vissers en door gesprekken met mensen uit de visserijwereld kunnen achterhalen.

Deze enkele gedachten zullen ons nochtans helpen de visser beter te leren kennen en dus ook beter te leren waarderen.

- a) De visser - een type.

Uiterlijk is de visser tamelijk goed te typeren, maar innerlijk is zijn karakter vergroeid met de zee en de natuur : alle drie zijn zij een afzonderlijk raadsel.

Maar ook zijn zij alle drie even schoon, even wilskrachtig en even onverschrokken.

Uiterlijk :

Een harde gelaatsuitdrukking, geboetseerd door zeewater, zeeluucht, zeewind en zon, doet de visser van de omstanders

onderscheiden. Zijn ogen bepalen zijn drang naar zee, en met die ogen voerspelt hij als 't ware de dag van morgen. Bouwig kan hij naar het water, de lucht en de schepen blijven turen, de handen diep weggedoken in zijn brede donkerblauwe broek, de benen gespreid, wiegt hij mee op het ritme van de baren. Met zijn Noorse trui of zijn rode "djonper" ziet men hem werken aan zijn vistuig, terwijl hij smakelijk geniet van zijn pijp of cigarret. Praten doet hij weinig, hij heeft de taal van de natuur geleerd, stil, geweldig, zacht en ruw.

Innerlijk :

En visser is een schoon mens, juist zoals de natuur is hij opbruisend, ruw, maar hij heeft een gouden hart. Door zijn strijd en zijn moeilijkheden met het water, verstaat hij beter dan wie ook, de noden van zijn kollega's, van mensen die hulp vragen. Hij zal hun die hulp brengen, zelfs ten koste van zijn eigen leven.

En visser draagt in zich een vorm van konservatisme, of ^{vanthoudend aan bepaalde sa-} ^{standen} beter uitgedrukt, is hij door de generaties gehecht aan oerwortels, die hem thuiswijzen in het atavisme. Al wat ^{overleving u. d. e. eigent. eigenschap} traditie en overlevering overgehouden heeft, betekent voor hem een heilig erfgood. Alhoewel het bijgeloof niet meer zo sterk spreekt als vroeger, en dan zeker niet bij de jongere generatie. (inzake bijgeloof verwijzen wij naar het beknopt werkje van Ary Sleeks "Bijgeloof en volksremediën te Oostende"), toch blijft hij anderzijds wantrouwig staan tegenover al wat nieuw is. Hij moet eerst de resultaten hebben ingezien dat een nieuw procédé te riskeren valt, en dan staat hij dikwijls nog zeer afwijzend. Hoe dikwijls hoorden wij niet herhalen "Het ging vroeger wel... waarom nu niet meer...". ^{fort, de evolutie van de materiële zaken} Die wantrouwige houding is misschien wel te verklaren doordat hij destijds zo weinig steun en hulp mocht verwachten van anderen en zij alleen op elkaar waren afgestemd, de ontdekking door de ene hielp de andere op dreef.

(1)

(2)

Daardoor was wel het sterk saamhorigheidsgevoel onder het vissersvolk te verklaren. Dezelfde problemen, dezelfde noden, dezelfde strijd, dezelfde verdiensten bonden de vissers aan elkaar. Deze specifieke kintrek die jarenlang het vissersvolk als een soort "clan" of "kaste" bestempelde, verliest, en vooral bij de jongeren, veel van zijn eigenheid. Terecht schrijven P. Hovart en O. Vanneste :

"De vermenging met andere groepen van de bevolking heeft dan ook de typische vissersgemeenschap afgetakeld, de "kasteged" is verdwenen en de geprivilegieerde vissersstand bestaat niet meer" (1)

- b) De drang naar zee.

De drang naar zee is bij de echte vissers geen romantiek, maar een zuivere realiteit, die soms zeer bitter is. Alhoewel volgens "De Standaard" van 4.I.1961, "De lokstem van het water naet wordt beantwoord door de jongeren", komen er toch steeds nieuwe mensen bij die op zee hun brood zullen vinden, ook al weten zij welke nadelen hieraan allemaal verbonden zijn. Het lijkt een ontegensprekelijk feit dat die drang naar zee, een drang van het bloed is. Aan de hand van een enquête gedaan in 1957 (2) kunnen wij nagaan dat er op 384 ondervraagde personen er 272 waren, waarvan de vader ook visser was, daarnaast kunnen wij uit die enquêtes ook afleiden dat niet minder dan 88 % van de ondervraagde vissers van bij de geboorte in kontakt waren met de zee.

Hoe is het anders te verklaren dat niettegenstaande de sociologische veranderingen in de maatschappij teweggebracht door een stijgende welvaart, de opkomst van het toerisme, het komfort, de evolutie van de materiële omstandigheden, de kontakten met andere milieu's enz... vele jongens toch nog naar zee gaan als visser.

(1) VANNESTE, O. en HOVART, P. *ibid.* p. 112

(2) VANNESTE, O. en HOVART, P. *ibid.* p. 106

Of moeten wij hier de regel van Darwin inzien : "The struggle for life" en "The survival of the fittest" Dat alleen nog de slechtste elementen het vissersberoep uitoefenen en de besten werk vinden aan wal of in de koopvaardij ?

Uiteindelijk menen wij toch dat het bloed en de verbondenheid met de zee, eeuwig nieuwe krachten zal sturen, om de produktie die de zee voortbrengt, aan wal te brengen.

- c. De vrije tijdsbesteding aan wal :

Wanneer we hier in dit hoofdstuk de vrijetijdsbesteding aan wal beschrijven, ligt het niet in onze bedoeling hun typische vrijetijdsbesteding te schetsen, om de eenvoudige reden dat die door de evolutie van de tijd, de tijdsomstandigheden heeft gevolgd, maar verschillende vormen van vrijetijdsdoorbrengring, juist zoals bij de industriearbeider.

Wij willen in dit deel enkel aanstippen dat deze niet is, (globaal gezien voor alle vissers) zoals vele buitenstaanders nog denken: "Het overmatig drinken".

Die drankzucht heeft wel eens bestaan, dit kunnen wij lezen in : "Les Pêcheurs Flamands" : Durant son séjour à terre du samedi soir au lundi matin, il n'a qu'une pensée : boire; qu'une joie : l'ivresse...". en "Pour une population de deux mille habitants indigènes, Heyst à quatre-vingts cabarets ; c'est à dire, environ un estaminet pour vingt-cinq personnes. C'est quatre-vingts cabarets pour environ deux cents pêcheurs...". (1)

De visser bezoekt nog steeds graag een drankgelegenheid, en daar hij niet, zoals een industriearbeider, elke avond daartoe de gelegenheid krijgt, zal hij zeker bij de minste gelegenheid die zich voordoet, daarvan gebruik maken. Zulks is echter nog geen reden om hem als dronkaard te betitelen.

(1) GOBIJN, D. *ibid.* p. 21

Hun grootste ontspanning ligt tegenwoordig wel in het bioscoop bezoek.

Wat betreft klubleven, reizen en dgl. is het zeer verstaanbaar dat dit geen vrijetijdsbesteding kan betekenen, door hun lange reizen en kort verblijf aan wal.

- d) Het gezinsleven.

Naarmate wij een beter inzicht kregen in het vissersleven, en het ook beter trachten te begrijpen, hoe meer wij ook nieuwe aspecten naar voren zagen komen, die, misschien onbewust, bij de vissers een weerslag vinden.

In het visserijbedrijf moet hard en lang doorgewerkt worden, zodat van een echt gezinsleven minder sprake kan zijn.

Dit gebrek aan gezinsleven moet ongetwijfeld zijn invloed laten gelden op de familiale en sociale sfeer van al de leden van het vissersgezin. Enkele kenschetsende factoren zijn wel :

- Het kort en onregelmatig verblijf aan wal van het gezinshoofd. Hier kan wel een onderscheid gemaakt worden per scheepsklasse (zie de arbeidsduur per scheepsklasse) Maar overal moet er lang gewerkt worden.

- De grote lichamelijke vermoeidheid. De enkele dagen of soms uren die de visser thuis doorbrengt zijn juist voldoende om eens even op adem te komen en uit te rusten, om morgen opnieuw voor enkele dagen of weken in zee te gaan.

Elke reis is bovendien niet gezegend met de zelfde weersomstandigheden.

- e) De sociale waardering.

Het harde leven op zee en op hun schip, dat hun huis, hun bescherming en hun bestaan betekend, heeft een speciale mentaliteit geschapen bij het vissersvolk.

Tegenwoordig ziet het bureau voor de aanmonstering geen rijen nieuwe mensen aanschuiven om aangemonsterd te worden. De visser en zijn familie staan eerder afwijzend tegenover het beroep. De traditie gaat verloren, de jonge elementen die voor de zeevisserij waren voorbestemd, gaan andere wegen op, met de gedachte: "Ik wil dat niet, ik wil een menswaardig bestaan". Het vissersberoep is inderdaad een van de lastigste beroepen en tevens een van de minst bekende, daar al zijn taferelen zich afspelen mijlen ver van de bewoonde wereld.

Elke dag staat het leven van de visser op het spel. (In 1959 hebben er 6 vissers hun leven verloren op zee). Elke dag en nacht onafgebroken werken in de ongunstigste omstandigheden voor een karig loon.

"Wij zijn toch maar vissers"...

De visser die stug en fier is, vraagt geen almoezen. Maar het konzert van eisen dat overal rees, heeft hem ook doen inszien dat het beter kon zijn en dat hij evenveel recht had om de aandacht te vragen.

Men maakte van de visserij een bedrijf dat men economisch wilde doen openbloeien, maar de sociale toestanden die ermee verbonden waren, en die eigen waren aan deze mentaliteit, nam men niet onder de loupe.

De vissers stonden alleen. Er zijn stemmen opgegaan; men eiste lotsverbetering, doch veelal vruchteloos, terwijl voor andere bedrijven gezonde sociale wetten werden gemaakt op elk gebied.

Deze feiten hebben de vissers getroffen in het diepste van hun wezen. Zij hebben het gevoeld, hun roep naar de zee verzwakte. Zij zijn zich de minderen gaan voelen ten opzichte van zichzelf en van de anderen.

De sociologische evolutie heeft hen daarbij niet in de gunstige zin geholpen. Hij leerde het comfort kennen dat de wereld en de moderne mens ging overheersen, hij voelde het contrast tussen de materiële wal en de rampzalige verouderde kooi die zijn thuis is.

Laten we niet in sentimentaliteit of overdreven materialisme vervallen, maar de voorspoed, de drang naar comfort, naar materiële vooruitgang, naar hygiëne, die de mens zich eigen heeft gemaakt, kan men zo maar niet over boord gooien, zonder de gevolgen ervan te merken.

Die tegenstellingen (wal en schip) en het grote tekort aan degelijke sociale wetten, speciaal voor de zeevissers, hebben de vissers deze term in de mond gegeven, en wij hoorden herhaaldelijk zeggen: "Wij zijn toch maar vissers, voor ons is alles goed genceg".

Lange de ander kant is er ook een gebrek aan sociale waardering van de buitenstaanders tegenover de vissers.

Terwijl dagbladen en tijdschriften vol staan over bv. koolmijnen en dgl. en het publiek beïnvloed wordt om met deze mensen mee te voelen, wordt er weinig of niets geschreven over die 2.000 Vlaamse vissers, die soms ook bedolven worden, zij het dan door water...

De weg waarlangs wij de visser kennen is, en het is misschien de enige weg, de folklore en de romantiek, zoals men deze in enkele romans lezen kan, onder de klassieke woorden zoals: dronkaards, vuile mensen die leven van de zeelucht, en die niet aarden kunnen in een geordende maatschappij, ongeletterden, enz... Onbekend is inderdaad onbemind!

I. ALGEMENE INLEIDING.

1. MANIERE VAN ONDERZOEK.

Dat een dergelijk onderzoek niet zo onmiddellijk kon aangegaten worden is duidelijk, te meer daar wij zelf als leek in dit bedrijf binnen kwamen.

Wij hebben het eerst en vooral noodzakelijk geacht, algemene inlichtingen, met betrekking tot de vissersrij, in te winnen. Daarom hebben wij ons gewend tot heel wat bevoegde personen, die in nauw contact staan met dit bedrijf. Een tweede stap was het opzoeken van desbetreffende literatuur en het verzamelen van dokumentatie.

Hiervoor werd gebruik gemaakt van bestaande en officiële instellingen zoals de bedrijfsraad voor de vissersrij, de diensten van het wijngaardbouw te Oostende, visserijsscholen, het waterschap van Oostende, de scheepvaartinspectie, de dienst voor de vissersrij, enz.
 DEEL - II -

 dienst voor de vissersrij, ministerie van landbouw, enz.

Het hoofddoel van ons onderzoek was de mensen zelf uit de vissersrij te leren kennen, met hun eigen moeilijkheden en opvattingen over hun wer.

Wij willen echter niet aan diletantisme doen, door, onder het mom van een wetenschappelijke werkwijze en inleiding, een reeks onbetrouwbare resultaten op te leveren en bij de lezer een indruk te suggereren die niet aan de werkelijkheid beantwoordt.

Wij hebben door onze stage in de "N.V. Vissersverbroedering" te Oostende de gelegenheid gekregen om met verschillende reders en vissers in contact te komen, wat ons in staat heeft gesteld, aan de hand van hun indrukken over hun arbeid, ons onderzoek in vorm van geleid interview te verrichten.

I. ALGEMENE INLEIDING.

1. METODE VAN ONDERZOEK.

Dat een dergelijk onderzoek niet zo onmiddellijk kon aangevat worden is duidelijk, te meer daar wij zelf als leek in dit bedrijf binnen kwamen.

Wij hebben het eerst en vooral noodzakelijk geacht, algemene inlichtingen, met betrekking tot de zeevisserij, in te winnen. Daarom hebben wij ons gewend tot heel wat bevoegde personen, die in nauw kontakt staan met dit bedrijf. Een tweede stap was het opzoeken van desbetreffende literatuur en het verzamelen van dokumentatie.

Hiervoor werd gebruik gemaakt van bestaande en officiële instellingen zoals: de bedrijfsraad voor de zeevisserij, de diensten van het vismijngebouw te Oostende, visserijscholen, het waterschoutsaamt te Oostende, de zeevaartinspectie, de dienst voor de zeevisserij, afhankelijk van het ministerie van landbouw, enz.

Het hoofddoel van ons onderzoek was: de mensen zelf uit de zeevisserij te leren kennen, met hun eigen moeilijkheden en opvattingen over hun wer.

Wij willen echter niet aan dilettantisme doen, door, onder het mom van een wetenschappelijke werkwijze en inkleding, een reeks onbetrouwbare resultaten op te dissen en bij de lezer een indruk te suggeren die niet aan de werkelijkheid beantwoordt.

Wij hebben door onze stage in de "K.V. Visserverbroedering" te Oostende de gelegenheid gekregen om met verschillende reders en vissers in kontakt te komen, wat ons in staat heeft gesteld, aan de hand van hun indrukken over hun arbeid, ons onderzoek in vorm van geleid interview te verrichten.

De reden, die ons de geleide interviewmethode boven de vragenlijst deed verkiezen was, dat wij rekening dienden te houden met de psychologische achtergrond van die bepaalde groep van mensen - vissers - die gesloten zijn bij het zien van, zoals zij het zelf noemen, "officiele papieren"

Voor het opsturen van vragenlijsten, vreesden wij bovendien nog, geen of slechts een klein percentage antwoorden te ontvangen, omdat de vissers bijna altijd weg zijn van huis en, wanneer zij thuis komen voor enkele dagen, geen zin zouden hebben om een vragenlijst in te vullen. Daarenboven hebben de vissers niet de gewoonte veel te schrijven.

Wij menen dat een persoonlijk contact thuis en liefst nog op het schip veel betrouwbaarder inlichtingen zou verstrekken, want het gevaar voor verkeerd begrijpen, slechte interpretatie en het psychologisch facet van "officiele papieren" zijn daarbij niet denkbeeldig en zouden ons misschien in sommige opzichten een heel verkeerd beeld hebben gegeven van de werkelijkheid.

Ons inziens was het noodzakelijke voor dit sociaal onderzoek, dat wij, door een menselijke belangstelling en een begrip, van de betrokken personen mededelingen zouden bekomen, die zij nooit aan het papier hadden toevertrouwd.

In sommige gevallen was het tevens een middel om de toestand op het schip zelf, zoals de inrichting, het comfort enz., na te gaan.

Zo kunnen wij besluiten, dat de methode van het geleid interview het gevolg is geweest van de participatie methode, die wij daarvoor hebben toegepast.

De reden waarom wij dit onderzoek niet verder op de participation hebben laten berusten en wij overschakelden naar de geleide interview methode, ligt in het feit dat wij niet onder het mom van een wetenschappelijke werkwijze een serie feiten wilde verhalen, die aan een reproductie of krantenartikel zouden doen denken.

Wij hebben dus de geleide interviewmethode gebruikt om het wetenschappelijk gehalte van deze studie meer en beter te waarborgen.

2. HET GELEID INTERVIEW.

Bepaling: "Man spricht von einem standardisierten Interview, wenn die Fragen vor dem Interview festgelegt worden sind und mit gleichen Wortlaut und in der gleichen Reihenfolge allen Befragten gestellt werden. (1)

Wij zijn zo vrij tevens te menen dat deze methode kan verrechtvaardigd worden, doordat wij:

- voorafgaandelijk de toestand van de mens- visser van dichtbij hadden kunnen volgen, wat ons toeliet de meest karakteristieke vragen op te stellen;
- door deze methode een vergelijking tussen verschillende gevallen konden maken, volgens klasse en functie.

3. SAMENSTELLING EN KEUZE VAN ONS STAAL.

Aan de hand van de monsterrollen, die op het waterschoutseambt te Oostende berusten, hebben wij de lijst van de vissers, die wij zouden ondervragen; kunnen opstellen. (2)

Wij hebben ons beperkt tot deze vissers, die Oostende als thuishaven hebben, zonder onderscheid in graad, leeftijd, functie of scheepsklasse die zij bevaren.

De keuze van onze proefpersonen werd als volgt bepaald:

- het totaal aantal schepen, verdeeld over verschillende scheepsklasse, die Oostende als thuishaven hebben bedroeg:

- - - - -

- (1) R. KÜnig, Das Interview, -Formen-Technik-Auswertig, Praktische Sozialforschung. Verlag für Politik und Wirtschaft, B. 39
- (2) Wij vermelden dat slechts die monsterrollen werden geraadpleegd, die op datum van onderzoek (8/3/61) namen van varend personeel vermelden.

TABEL 2.		voor klasse I	38
		voor klasse II	14
		voor klasse III	43
		voor klasse IV	42
		voor klasse V	14
		voor klasse VI mot.	10
		voor klasse VI st.	4

TOTAAL is 165

- van iedere scheepsklasse hebben wij een derde der schepen weerhouden, aldus bekwamen wij

voor klasse I	12
voor klasse II	4
voor klasse III	14
voor klasse IV	14
voor klasse V	4
voor klasse VI mot.	3
voor klasse VI st.	1
TOTAAL is	52

- aan de hand van de monsterrollen op hogervernoemd waterschoutsbambt hebben wij de lijst kunnen samenstellen van een totaal aantal vissers, die de scheepsbemannings van deze vaartuigen uitmaakten.

Hiervan werd opnieuw een derde per schip uitgekozen, om de lijst van onze proefpersonen samen te stellen, zoals vermeld in volgende tabel.

Wij hebben zoals tabel X aantoont, per vaartuig steeds 1/3 van de bemanningsleden uitgepikt, nl. de derde, de zonde een. Na ze eerst alfabetisch te hebben gerangschikt.

Deze werkwijze verklaart ook dat voor klasse I het aantal bemanningsleden, gekozen voor onze proefgroep, hoger ligt dan het eigenlijke 1/3 van de bemanningsleden nl. 12 i.p.v. 9

TABEL R. laagste klassen, waar de schepen soms maar twee bemanningsleden tellen, hebben wij toch minstens één bemanningslid

I	II	III	IV	V	NOT.	VI	ST.
1/3vd ben. Aant. proef pers.	Aant. Ben. A.P.	1/3vd ben. A.P.	Aant. Ben. A.P.	1/3vd ben. A.P.	Aant. Ben. A.P.	Aantal Ben. A.P.	1/3 vd. Ben. A.P.
1	3	1	4	1	11	3	19
1	3	1	4	1	6	2	4
1	3	1	5	1	6	2	6
1	4	1	4	1	6	2	
1			4	1			
1			5	1			
1			5	1			
1			5	1			
1			5	1			
1			4	1	7	2	
1			5	1	5	1	
1			4	1	4	1	
			5	1	7	2	
			5	1	5	1	
12	13	4	64	14	72	16	29
							9
							45
							14
							19
							6

- uitleg tabel :

Het aantal bemanningsleden dat in aanmerking kwam is 269
 Het aantal bemanningsleden dat uiteindelijk ons staal zou
 uitmaken bedraagt 75

Wij hebben zoals tabel X aantoont, per vaartuig steeds 1/3
 van de bemanningsleden uitgepikt, nl. de derde, de zesde enz.
 na ze eerst alfabetisch te hebben gerangschikt.

Deze werkwijze verklaart ook dat voor klasse I het aantal be-
 manningsleden, gekozen voor onze proefgroep, hoger ligt dan
 het eigenlijke 1/3 van de bemanningsleden nl. 12 i.p.v. 9

In de laagste klassen, waar de schepen soms maar twee bemanningsleden tellen, hebben wij toch minstens één bemanningslid weerhouden, opdat het aantal schepen van deze klasse evenredig zou vertegenwoordigd gebleven zijn met de andere klassen.

Voor de overige klassen zal het aantal proefpersonen iets lager liggen dan het eigenlijke $1/3$ van het totaal aantal bemanningsleden per scheepsklasse.

Wij hebben op deze manier ons onderzoeksterrein beperkt, zonder nochtans bepaalde scheepsklassen, functies of leeftijdsgroepen a priori te laten vallen.

Uiteindelijk hebben wij slechts 70 vissers kunnen interviewen.

Inderdaad :

- 3 vissers hebben wij nooit kunnen bereiken, thuis noch op of in de omgeving van hun schip;
- 1 visser weigerde ons te woord te staan,
- 1 visser konden wij moeilijk storen, daar hij intussen zwaar ziek geworden was.

1	1	-	1	2	5	2	-	-	12
1	3	3	2	1	-	2	1	-	13
3	1	2	1	-	1	-	-	1	9
5	4	2	2	-	-	1	-	-	14
2	2	1	-	1	-	-	-	-	6
13	12	10	7	6	7	7	4	2	70

De leeftijd van de ondervraagde vissers ligt tussen 16 en 65 jaar.

- 42 vissers of 60 % hebben een leeftijd tussen 16 en 35 jaar.

- 20 vissers of 28,6 % hebben een leeftijd tussen 36 en 50 jaar.

- 8 vissers of 11,4 % hebben een leeftijd tussen 51 en 65 jaar.

II. ALGEMENE IDENTIFICATIE GEGEVENS.

1. LEEFTIJD VAN DE VISSERS VOLGENS SCHEEPSKLASSE.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de leeftijd van de ondervraagde vissers volgens de scheepsklasse, die zij bevaren op datum van onderzoek.

TABEL 8.

LEEFTIJDGROEPEN.											
	van 16 tot 21	van 21 tot 26	van 26 tot 31	van 31 tot 36	van 36 tot 41	van 41 tot 46	van 46 tot 51	van 51 tot 56	van 56 tot 61	van 61 tot 66	
I	1	-	1	1	2	-	2	3	1	1	12
II	-	1	1	-	-	1	-	-	-	1	4
III	1	1	-	1	2	5	2	-	-	-	12
IV	1	3	3	2	1	-	2	1	-	-	13
V	3	1	2	1	-	1	-	-	1	-	9
VI	5	4	2	2	-	-	1	-	-	-	14
VII	2	2	1	-	1	-	-	-	-	-	6
TOTAAL	13	12	10	7	6	7	7	4	2	2	70

De leeftijd van de ondervraagde vissers ligt tussen 16 en 65 jaar.

- 42 vissers of 60 % hebben een leeftijd tussen 16 en 35 jaar.

- 20 vissers of 28,6 % hebben een leeftijd tussen 36 en 50 jaar.

- 8 vissers of 11,4 % hebben een leeftijd tussen 51 en 65 jaar.

TABEL T.

LEEFTIJDGROEPEN.												T O T A A L
	16	21	26	31	36	41	46	51	56	61	65	
PERSON	-	2	1	-	-	3	4	2	1	1		14
SCHIPPER												
WURMAN	1	2	2	1	1	1	-	-	-	-		8
WROOS	7	3	4	3	1	2	3	1	-	1		25
WATR.	3	1	-	-	-	-	-	-	-	-		4
WOK	-	1	-	1	-	-	-	-	1	-		3
WAAAL	11	9	7	5	2	6	7	3	2	2		54
WINEG												
WONEEL	1	1	2	2	3	1	-	1	-	-		11
WORIST												
W.MOTOR	1	1	1	-	-	4	-	-	-	-		3
WOKER	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-		1
WGRAP.	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-		1
WAAAL	2	3	3	2	4	1	-	1	-	-		16
WMEEN												
WAAAL	13	12	10	7	6	7	7	4	2	2		70

De hoogste leeftijd ligt bij:

- de schippers, die door de aard van de functie zelf, verantwoordelijkheid en dgl., tot op een hogere leeftijd zee kiezen.

TABEL U. onmiddellijk dat de meeste vissers in Oostende
(67,1%) en de aanpalende gemeente, Bredene (8,5%) wonen.

WOONPLAATS	SCHREEPSKLASSEN							TOTAAL	
	I	II	III	IV	V	MOT. VI ST.	AANTAL	%	
OOSTENDE	12	4	10	10	2	9	47	67,1	
BREDENE	-	-	1	-	2	3	6	8,5	
OOST-DUINKERKE	-	-	-	2	1	-	3	4,3	
DE PANNE	-	-	-	-	3	-	3	4,3	
KOKSYDE	-	-	-	-	1	1	2	2,8	
BRUGGE	-	-	-	-	-	2	2	2,8	
BLANKENBERGE	-	-	1	-	-	-	1	1,45	
DIKSMUIDE	-	-	-	-	-	1	1	1,45	
GENT	-	-	-	-	-	1	1	1,45	
KLEMSKERKE	-	-	-	-	-	1	1	1,45	
KNOKKE	-	-	-	-	-	1	1	1,45	
STENE	-	-	-	1	-	-	1	1,45	
ZEEBRUGGE	-	-	-	-	-	1	1	1,45	
TOTAAL	12	4	12	13	9	20	70	100 %	

Wij merken onmiddellijk dat de meeste vissers in Oostende (67,1%) en de aanpalende gemeente, Bredene (8,5%) wonen. De andere steden (kust- of binnenlandse) hebben slechts een heel laag percentage met 1 of hoogstens 2 vissers.

Wij merken eveneens dat de vissers, die de kust-visserij beoefenen, allen in Oostende wonen. Dit is zeer begrijpelijk als wij weten dat deze mensen dagelijks naar huis komen.

De vissers, die op de middenslag-visserij werken, wonen ook in Oostende. Slechts een tweetal uitzonderingen kunnen hier aangestipt worden :

- 1 visser woont in Bredene, maar gaat altijd naar huis
- 1 visser woont in Blankenberge, en gaat meestal naar huis. Slechts in uitzonderlijke gevallen overnacht hij bij een vriend.

(Wij weten dat de middenslag reizen maakt - voor klasse III van 7 tot 10 dagen, - voor klasse IV

van 10 tot 14 dagen,

en dat zij tussen elke reis in een rustperiode heeft van 2 tot 4 à 5 dagen).

Voor wat de vissers van de diepzee-visserij betreft is het enigszins anders.

- Van de 29 vissers die op de hoogste scheepsklasse varen wonen er :

11 in Oostende

5 in de aanpalende gemeente, Bredene.

13 in verder afgelegen steden. (Deze gaan allen op één uitzondering na, na de reis naar huis.

Bij hoogdringendheid overnachten zij bij een vriend of in een pension.

Die ene uitzondering woont in Brugge en gaat nooit naar zijn woonplaats, daar hij een verblijfplaats heeft te Oostende.)

- Deze vissers hebben immers tijd genoeg om verder afgelegen woonplaatsen te bereiken, vermits zij na elke reis 3 à 5 X 6 dagen rust aan wal krijgen.

Uit deze tabel kunnen wij ook besluiten dat de meeste vissers langs de kust wonen, vermits er op de 13 hogervermelde woonplaatsen slechts drie gemeenten voorkomen, die geen kustplaatsen zijn, o.a. Brugge, Diksmuide, Gent.

4. DE PLAATS VAN HERKOMST.

Hieronder geven wij een lijst met vermelding van de plaats van herkomst.

OOSTENDE	42	DIKSMUIDE	1
BRUGGE	3	GENT	1
STENE	3	HAMILTON	1
DE PANNE	2	HEIST A/ZEE	1
KOKZIJDE	2	IEPER	1
OOST-DUINKERKE	2	KLEMSKERKE	1
ADINKERKE	1	NANTES	1
ANDERLECHT	1	NIEUWPOORT	1
BORGERHOUT	1	VEURNE	1
BREDENE	1	WALTON LE DALE	1
DEN HAVER	1	ZEEBRUGGE	1

Hieruit blijkt dat bijna alle vissers afkomstig zijn uit de kuststreek, en het grootste deel zelfs uit Oostende.

Vier van de ondervraagde vissers zijn buitenlanders en stonden reeds van hun jeugd jaren in betrekking met de zeevisserij.

In Oostende zelf treft men nog visserswijken aan. Nochtans zijn hier de vissers reeds het meest vergroeid met de stadsmentaliteit.

5. UITGEOEPENDE BEROEPEN.

Weinig vissers hebben, voor zij de visserij beoefenden, een ander beroep uitgeoefend.

Hieronder geven wij schematisch een beeld van al de vissers die nooit, of eens een ander beroep hebben aangepakt.

TABEL V.

: OEFENDEN WEL EEN ANDER BEROEP UIT :					:
: OEFENDEN NOOIT EEN :					:
: ANDER BEROEP UIT :	VOOR :	TIJDENS :	VOOR & TIJDENS :	TOTAAL :	:
: - 1 werd arbeider op een de vissersloopbaan :					:
: - 60 :	: 6 :	: 2 :	: 2 :	: 70 :	:

60 vissers veranderden nooit van beroep en hebben ook nooit een ander beroep uitgeoefend.

10 vissers hebben, ofwel - voor zij vier werden (6)
 ofwel - tijdens hun vissersloopbaan (2)
 ofwel - voor en tijdens hun vissersberoep (2)
 een ander beroep uitgeoefend.

a. Oefenden een ander beroep uit voor de vissersloopbaan.

Van onze serie ondervraagde vissers waren er 283, die alvorens visser te zijn, een andere beroepsbezigheid hadden.

- Welke beroep hebben deze 6 vissers uitgeoefend ?

1 was metserdiener
 1 was meubelmaker
 1 was mecanicien
 2 waren havenarbeiders
 1 heeft nooit gewerkt en is een oud-gevangene.

- Welke functie oefenen deze 6 vissers uit ?

4 matrozen, varende op : Klasse I (Metsersdiener & havenarbeider
 Klasse III (meubelmaker, oud-gevangene)
 1 stuurman, varend op klasse IV (havenarbeider)
 1 motorist, varend op klasse III (mecanicien)

b. Oefenden een ander beroep uit tijdens de vissersloopbaan.

Van de ondervraagde vissers waren er dus TWEE, die de vissersloopbaan tijdelijk onderbraken om terug naar de zeevisserij te komen. Deze 2 vissers hebben volgend beroep uitgeoefend :

- 1 werd hulpgaragist
- 1 werd arbeider op een scheepstimmerwerf.

- Welke functie oefen deze 2 vissers uit ?

1 matroos, varende op klasse III

1 motorist, varende op klasse IV.

Deze vissers verlieten tijdelijk de visserij om volgende redenen:

1 visser werd door zijn vrouw gedwongen de visserij te verlaten, doch kon zijn nieuw werk niet gewoon worden.

1 visser was de zeevisserij beu, en is deze nog beu, maar is verplicht hier te werken uit vrees werkloos te zijn.

c. Oefenden een ander beroep uit voor & tijdens de vissersloopbaan.

Er waren TWEE ondervraagde vissers, die vocralear zij ter visserij kwamen een ander beroep hadden uitgeoefend, en nogmaals veranderden toen zij reeds als vissers waren aangemonsterd, om tenslotte weer naar de zeevisserij te komen.

Deze twee vissers hadden volgend beroep uitgeoefend.

- 1 was metserdienaar
- 1 was losse arbeider

Toen zij tijdelijk hun vissersloopbaan onderbraken, werden zij beiden matroos op de koopvaardij.

- Welke functie oefenen deze 2 vissers uit ?

2 matrozen, varende op klasse V (metser) en klasse III (losse arbeider)

Beiden verlieten tijdelijk de visserij omdat zij dachten aangenamer en gemakkelijker werk te hebben als matroos op de koopvaardij, en beter betaald te worden.

----- hier over : de matroosdienaar, de matroos op scheepsklasse I, die daarna nogmaals van beroep



III. BEROEPSLEVEN.

=====

het eigenlijk, dat de zeevisserij een lichte beroepsle-
kering kende, en hoopde aldus meer te verdienen

1. BEROEPSKEUZE.

=====

Waarom juist deze beroepskeuze ?

Toen wij aanvankelijk in contact kwamen met vissers, hoorden wij meer dan eens herhalen "Had ik dat geweten dan was ik nooit visser geworden".

Hierbij rijst dan onmiddellijk de vraag "Waarom zijt gij eigen-
lijk wel visser geworden ?".

Volgende tabel geeft een overzicht van de antwoorden, die wij
hierop te horen kregen.

TABEL W.

BEROEPSKEUZE DOOR :		
AFSTAMMING	GEEN AFSTAMMING & VERSCHILLENDE REDEKEN	TWIJFEL & GEEN OMSCHREVEN REDEN
63	5	2

63 (90 %) vissers hebben het beroep gekozen omdat hun vader
of grootvader visser was. Zij werden visser omdat zij van
een vissersfamilie afkomstig waren.

2 (3 %) vissers wisten zelf niet, waarom zij visser waren
geworden en verklaarden: "Dat is het leven, dat is het lot...",
maar bij nader onderzoek stelden wij vast dat zij ook van een
vissersfamilie afkomstig waren.

5 (7 %) vissers komen niet uit een vissersfamilie.

- hiervan zijn er twee, die aanvankelijk een ander beroep
uitoefenden (het gaat hier over : de metsersdienaar, de
matroos op scheepsklasse I, die daarna nogmaals van beroep

veranderde. Hij kwam naar de zeevisserij in 1955, op het ogenblik, dat de zeevisserij een lichte heropflakkering kende, en hoopte aldus meer te verdienen

de oud-gevangene, de matroos op scheepsklasse III, die vroeger nooit een stiel heeft uitgeoefend en die na zijn vrijlating geen andere uitweg vond dan de visserij

- de andere drie vissers zijn: een kok - een stuurman - een matroos

De redenen waarom zij respectievelijk naar de visserij kwamen;

- de kok : Deze had een aanvraag gedaan om op de koopvaardij te gaan, doch hij werd geweigerd.

Hij is toen naar de zeevisserij gekomen.

- de stuurman : deze man hield van de zee. Hij heeft geen andere welomschreven reden gegeven. Hij stond reeds van kindsbeen in betrekking met vissers.

- de matroos : deze kwam in 1932 naar de visserij op aanraden van een vriend van zijn vader. Er dient hier opgemerkt dat in die jaren de visserij een bloeiende kentering deed voorzien.

Zoals blijkt uit deze tabel speelt de afstamming bij de keuze van dat beroep in visserijmiddens een zeer grote rol.

2. LEEFTIJD VAN EERSTE AANGEMONSTERING.

59 (84 %) vissers werden voor de eerste maal aangemonsterd tussen 11 en 16 jaar.

- 2 vissers werden aangemonsterd op 11 jarige leeftijd
- 3 vissers werden aangemonsterd op 12 jarige leeftijd
- 3 vissers werden aangemonsterd op 13 jarige leeftijd
- 22 vissers werden aangemonsterd op 14 jarige leeftijd
- 20 vissers werden aangemonsterd op 15 jarige leeftijd

- 9 vissers werden aangemonsterd op 16 jarige leeftijd.
 - 11 (16 %) vissers werden voor de eerste maal aangemonsterd op een latere leeftijd.
 - 4 vissers werden aangemonsterd op 17 jarige leeftijd.
 - 1 visser werd aangemonsterd op 19 jarige leeftijd
 - 1 visser werd aangemonsterd op 21 jarige leeftijd
 - 1 visser werd aangemonsterd op 22 jarige leeftijd
 - 2 vissers werden aangemonsterd op 23 jarige leeftijd
 - 1 visser werd aangemonsterd op 26 jarige leeftijd
 - 1 visser werd aangemonsterd op 29 jarige leeftijd.
- De gemiddelde aanmonsteringsleeftijd voor ons staal bedraagt 14,4 jaar.

3. DE FUNCTIE VOLGENS SCHERPSKLASSE.

=====

TABEL X.

F U N C T I E S											
D E K - MACHINEPERSONNEEL											
KLASSE	SCHIF.	STUURN.	MAT.	L.MAT.	KOK	MOT.	ASS.MOT.	1°STOK.	TELEG.	TOTAAL	
I	4	1	6	-	-	1	-	-	-	12	
II	1	-	-	-	-	3	-	-	-	14	
III	4	2	3	-	-	3	-	-	-	12	
IV	4	3	3	-	-	3	-	-	-	13	
V	-	2	5	1	1	-	-	-	-	9	
VI.	1	-	6	-	2	1	3	-	1	14	
VII.	-	-	2	3	-	-	-	1	-	6	
TOTAAL	14	8	25	4	3	11	3	1	1	70	

Tabel toont het volgende aan :

- Het machinpersoneel (16 bemanningleden)
- 11 (15,9 %) vissers waren als motorist, waarvan 1 op klasse I,
- 3 op klasse II en III en IV, 1 op klasse VI, en geen op klasse V.

54 (77%) vissers maken het dekpersoneel uit . (Deze staan in voor de eigenlijke visvangst, met uitzondering voor de kok)

16 (23 %) vissers vertegenwoordigen het machinepersoneel.

(Deze staan in voor de motor en de goede staat van het vaartuig).

FUNCTIES.

De functies worden als volgt onder de bemanningsleden verdeeld.

- Het dek personeel (54 bemanningsleden)

14 (20 %) vissers oefenen de functie uit van schipper waarvan er 6 schipper-eigenaar zijn van hun vaartuig

- 4 schippers van klasse I
- 1 schipper van klasse III
- 1 schipper van klasse IV

3 (11 %) vissers varen mee als stuurman, waarvan het grootste aandeel vertegenwoordigd is door klasse IV.

25 (35,5 %) vissers zijn aangemonsterd als matroos, waarvan er 6 aangemonsterd zijn op de hoogste en de laagste scheepsklasse (VI NOT. en I), 2 op de scheepsklasse VI (ST.), 5 op klasse V, 3 op klasse IV, 3 op klasse III.

Wij hebben geen matrozen aangetroffen op klasse II
1 matroos op klasse V is eigenaar van een vaartuig.

4 (5,5 %) vissers zijn aangemonsterd als licht-matroos, waarvan er 3 op klasse VI (ST.) en 1 op klasse V.

3 (4,3 %) vissers oefenen de functie uit van kok, allen varen zij op de diepzeevisserij (V en VI)

Op de lagere scheepsklassen (kust- en middenlag visserij treft men nergens een kok aan. Zelfs op schepen die de diepzee beoefenen ontbreekt dikwijls een kok).

- Het machinepersoneel (16 bemanningsleden)

11 (15,5 %) vissers varen als motorist, waarvan 1 op klasse I,

3 op klasse II en III en IV, 1 op klasse VI, en geen op klasse V.

- Het is wellicht een louter toeval dat wij op klasse II zoveel (27%) motoristen aantreffen, daar op de vaartuigen die de kustvisserij beoefenen, deze functie meestal waargenomen wordt door de schipper.
- 3 (4,3 %) vissers varen als assistent-motorist. Zij behoren allen tot de diepzeevisserij.
- 1 (1 %) visser heeft de functie van stoker. Men treft hem aan op de diepzeevisserij, klasse VI (ST.), daar geen enkele andere klasse nog met stoom werkt.
- 1 (1 %) visser vaart als telegrafist op klasse VI (MOT)

4. SOORTEN VISSERIJ.

=====

TABEL Y.

SOORTEN	dezelfde soort	twee soorten	drie soorten	
kustvisserij	3			
middenslagvisser.	1			
diepzeevisserij	15			
kust-middenslag		2		
middenslag-diepzee		19		
diepzee-kust		4		
kust-midden-diepz.			26	
TOTAAL	19	25	26	= 70.

- 19 (27 %) vissers hebben tijdens hun vissersloopbaan altijd dezelfde visserij bewerkt: hiervan behoren er 3 tot de kustvisserij, 1 tot de middenslagvisserij, en 15 tot de diepzeevisserij.
- 25 (36,5 %) vissers op twee verschillende soorten gewerkt. Hiervan waren er 2 op de kust en middenslag; 4 op kust en diepzee, en 19 op middenslag en diepzeevisserij.
- 26 (37 %) vissers hebben alle visserijen beoefend.

a. Met welke visserij zijn zij begonnen ?

Iets meer dan de helft van de vissers nl. 37 of 53 % zijn langs de diepzeevisserij begonnen.

- 20 vissers beoefenen nog steeds deze visserij. Hiervan zijn er 15 vissers die nooit veranderden, 4 die enkel de middenslag beproefden, en 1 visser ging van diepzee naar kust-en middenslagvisserij.

- 13 vissers varen nu op de middenslagvisserij, waarvan 9 vissers enkel veranderden van diepzee- op middenslagvisserij, 3 vissers de diepzee- verlieten om langs de kust naar de middenslagvisserij te komen, en 1 visser van afwisseling hield. Hij veranderde van diepzee- op middenslag, vervolgens op kust, om dan weer naar de middenslag te keren.

- 4 vissers varen tegenwoordig op de kustvisserij, waarvan 1 visser de diepzee verliet om onmiddellijk op de kustvisserij te beginnen, 2 vissers kwamen na de diepzeevisserij langs de middenslag- naar de kustvisserij, en 1 visser verliet de diepzee om een tijdje zijn kans te wagen op de kustvisserij, daarna schakelde hij over naar de middenslag- om tenslotte terug naar de kustvisserij te komen.

16 vissers (23 %) zijn op de middenslagvisserij begonnen.

- 7 vissers varen tegenwoordig nog op de middenslagvisserij, waarvan 1 visser nooit veranderde, 2 vissers een tijdje op de diepzee gingen varen, 1 visser op de kustvisserij ging varen.

1 visser verliet de middenslagvisserij, om langs de kust en de diepzeevisserij weer naar de middenslagvisserij te komen; 2 vissers zegden een tijd de middenslag vaarwel om tenslotte langs diepzee- en kustvisserij weer naar de middenslagvisserij te gaan.

- 6 vissers varen tegenwoordig op de diepzeevisserij waarvan 4 vissers zonder verdere veranderingen op de diepzee gingen werken; 1 visser beproefde eerst de kust- en ging daarna naar de diepzeevisserij; 1 visser verliet de middenslag,

om vervolgens langs de diepzee- en de kust- weer naar de diepzeevisserij te gaan.

- 3 vissers varen tegenwoordig op de kustvisserij; deze 3 verlieten de middenslagvisserij om dienst te nemen op de diepzee- en vervolgens op de kustvisserij.

- 1 visser verliet zijn vaartuig omdat hij eigenaar

17 vissers (24 %) zijn op de kustvisserij begonnen.

- 9 vissers bevaren nog steeds deze visserij, waarvan; 3 vissers nooit veranderden, 1 visser probeerde de middenslagvisserij, 4 vissers bevoeren eerst de middenslag, daarna de diepzee en tenslotte weer de kustvisserij, 1 visser bevoer eerst de diepzee, dan de middenslag en daarna weer de kustvisserij.
- 5 vissers varen tegenwoordig op de middenslagvisserij, waarvan; 3 vissers voor naar de middenslag te gaan, de diepzee beoefenden, 2 vissers gingen langs de middenslag naar de diepzeevisserij om dan weer naar de middenslag te komen
- 3 vissers varen nu op de diepzeevisserij. Deze 3 vissers zijn rechtstreeks naar de diepzeevisserij overgegaan.

4 vissers ----- met hun rede. Een andere rede
beoefent de gelegenheid aan onmiddellijk verder te

Vele vissers veranderden heel wat meer dan de hierboven vermelde wijzigingen.

VB. Voor een visser die begon in de kustvisserij en later naar de diepzeevisserij overschakelde, vermelden wij slechts de twee soorten, alhoewel het niet uitgesloten is, dat hij na een reis op de diepzee weer voor enkele maanden op de kustvisserij ging varen om na enige weken opnieuw eens op de diepzeevisserij te gaan werken.

- 1 visser -----, omdat hij oud werd, en omdat zijn

b. De reden van verandering.

Daar wij tijdens onze voorstudie, door gesprekken met vissers en reders, konden vaststellen dat bijna alle vissers voortdurend veranderden, én van schip én van visserijsoort, hebben wij ons de vraag gesteld "waaraan zijn deze veelvuldige veranderingen te wijten".

- Als antwoord hierop hoorden wij: aanzienlijk aantal (22,2 %)

- 19 vissers die niet veranderden van visserij. 19,2 %, of
dat zij 11 vissers veranderden zelfs niet van vaartuig varen.

8 vissers veranderden wel van vaartuig om volgende redenen:

- 1 visser verliet zijn vaartuig omdat hij eigenaar
Volgende tabel werd van een schip. van de brevetten en ver-

gunningen - 1 visser verliet zijn vaartuig, omdat hij samen
wilde varen met een vriend

TABEL 2. - 3 vissers verlieten hun vaartuig, omdat zij ruzie
hadden gekregen met hun reder.

- 3 vissers verlieten hun vaartuig, omdat de relaties
tussen de bemanningsleden onderling, niet al te
gunstig was.

- 51 vissers, die wel veranderden van visserij.

4 vissers konden een eigen vaartuig aankopen

4 vissers voelden zich oud worden en trokken zich terug
op lagere scheepsklassen.

4 vissers kregen ruzie met hun reder. Een andere reder
bood hen de gelegenheid aan onmiddellijk verder te
varen zonder werkverlet.

8 vissers zijn intussentijd getrouwd. En de vrouw eiste
dat zij meer zouden thuis zijn.

9 vissers veranderden omdat zij samen zouden kunnen varen
met een vriend.

VERKLAARING - 15 vissers veranderden, omdat hun een hoger percentage loon
werd verzekerd.

B.S. 1° - 7 vissers gaven een dubbele reden op :

B.S. 2° - - 1 visser veranderde, omdat hij oud werd, en omdat zijn
vrouw eindelijk eens een meer huiselijk leven zou
kunnen leiden met haar man.

DIPLOM - 3 - 3 vissers veranderden, omdat zij ruzie hadden met hun
reder omwille van het loon en zij elders de gelegen-
GEWISSCHAP - heid kregen meer te verdienen.

B.H. 500 - 3 - 3 vissers veranderden omdat hun vriend op een ander
V.N. - Vergoeding - vaartuig voer, en men bovendien daar meer verdiende.

Het is ons vooral opgevallen dat een aanzienlijk aantal (22,2 %) het schip verlaten omwille van moeilijkheden met collega's, of omdat zij er een voorkeur aangeven met die of gene mee te varen.

TOTALE WIN. = bijzondere toelating van de minister

5. BREVETTEN EN VERGUNNINGEN. ^{visserij}

=====

Volgende tabel geeft een overzicht van de brevetten en vergunningen die de ondervraagde vissers hebben behaald.

waarvan 1 visser eveneens in het bezit is van een vergunning

TABEL 2. motorist tot 100 P.K.

Allen oefenen zij de functie uit van schipper

	B.S. 1°	B.S. 2°	B.S. K.	V.S.	DIP- LOM.	GETUIG- SCHRIFT	B.M. 500-400	V.M.	B.MACH.	WERK- TUIG	C.B.	TOTALE WIN.	A.V.V.	TOTAAL	NIET OPGETEKENDE
WIP.	3	6	1	2	-	-	1	-	3	2	1	-	-	19 = 14	5 (2x opgetekend : 11
W.	-	1	-	-	-	-	1	1	3	-	5	-	-	11	
STOK.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	
FR.	-	-	-	2	5	4	-	-	2	-	-	4	-	20	
WATR.	-	-	-	-	2	1	-	-	-	-	-	-	-	3	
WURMAN	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	1	5	5	8	
S.MOT.	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1	-	-	-	2	
TAAAL	3	9	1	4	8	5	1	1	8	2	6	1	6	59	

eveneens de vergunning van motorist tot 100 P.K.

VERKLARING.

B.S.1° = Brevet van schipper 1° klas

B.S.2° = Brevet van schipper 2° klas

B.S.K. = Brevet van schipper ter kustvisserij

V.S. = Vergunning van schipper

DIPLOM = Diploma van leerling schipper

GETUIGSCHRIFT = Getuigschrift van scheepsleerjongen

B.M. 500 = Brevet van motorist tot 500 P.K.

400 = Brevet van motorist tot 400 P.K.

V.M. = Vergunning van motorist

B.NACH. = Brevet van machinist
 WERKTUIGK. = Werktuigkundige ter diepzeevisserij
 C.B. = Certificaat van bekendheid van schipper ter visserij
 TOEL.WIN. = bijzondere toelating van de minister ter visserij 1°
 A.V.V. = Aspirant visser ter visserij

Uit deze tabel halen wij het volgende:

- 3 vissers bezitten het brevet van schipper ter visserij 1° klas, waarvan 1 visser eveneens in het bezit is van een vergunning van motorist tot 101 P.K.
 Allen oefenen zij de functie uit van schipper
- 9 vissers zijn houder van het brevet van schipper ter visserij 2° klas, waarvan 1 visser eveneens houder is van de vergunning van motorist tot 80 P.K.
 Hiervan zijn er : 6 die de functie uitoefenen van schipper; 2 fungeren als stuurman; en 1 is motorist.
- 1 visser bezit het brevet van schipper ter kustvisserij.
 Hij bezit ook de vergunning van motorist tot 80 P.K.
 Hij oefent de functie uit van schipper.
- 4 Vissers bezitten de vergunning van schipper ter visserij 1° klas.
 Hiervan zijn er 2, die de functie van matroos uitoefenen, en 2 die varen als schipper. Deze twee laatsten bezitten eveneens de vergunning van motorist tot 101 P.K.
- 8 vissers bezitten het diploma van leerling schipper.
 Hiervan zijn er; 5 matroos aangemonsterd; 2 als lichtmatroos en 1 als assistent motorist.
- 5 vissers bezitten het getuigschrift van scheepsleerjongen, waarvan 1 visser lichtmatroos is en de 4 anderen als matroos zijn aangemonsterd.
- 2 vissers bezitten het brevet van motorist, waarvan 1 visser het brevet van motorist tot 500 P.K. en de ander het brevet van motorist tot 400 P.K.
 Beiden zijn zij aangemonsterd als motorist.

- 8 vissers bezitten de vergunning van motorist tot 101 P.K.
Daarvan oefenen 3 vissers de functie uit van schipper.
Eén van hen heeft ook de vergunning van schipper ter visserij 1° klas en een ander het brevet van schipper ter visserij 1° klas.
Drie vissers oefenen de functie uit van motorist en 2 van matroos.
- 2 vissers bezitten de vergunning van motorist tot 80 P.K.,
waarvan 1 visser het brevet van schipper ter visserij 2° klas bezit en de andere het brevet van schipper ter kustvisserij.
Beiden oefenen zij de functie uit van schipper.
- 6 vissers bezitten het brevet van machinist tot 500 P.K.
5 oefenen de functie uit van motorist en 1 visser vaart als schipper.
- 1 visser is houder van het brevet van werktuigkundige ter diepzeevisserij.
Hij is aangemonsterd als assistent-motorist.
- 6 vissers bezitten het certificaat van bekendheid, waarvan 4 vissers aangemonsterd zijn als matroos, 1 als stuurman, en 1 visser als 1° stoker.
- 1 visser heeft de toelating van het ministerie om als schipper te varen.
- 8 vissers zijn aspirant-visser ter visserij, hiervan zijn er 5 aangemonsterd als stuurman en 3 als matroos.
- 11 vissers werden in hoger vermelde tabel niet gehoteerd.
Wij kunnen hen als volgt indelen :
 - 1 marconist heeft door een technische schoolopleiding het A3 diploma behaald.
 - 2 koks zijn zonder enige opleiding als kok aan boord aangemonsterd.
 - 1 kok volgde de hotelschool in Oostende, doch voltooidde zijn studies niet.
 - 5 matrozen hebben geen enkel brevet of vergunning
 - 1 licht-matroos heeft brevet noch vergunning.

- 1 assistent-motorist kon op deze vraag niet antwoorden, hij heeft de visserijschool gevolgd, en volgde nu avondlessen.

1. WV. 1948.

- - -

Op te merken valt dat het aantal schippers (en dus ook het totaal aantal bemanningsleden) blijkbaar hoger ligt dan werd opgegeven in het derde deel van dit hoofdstuk p. 125. Dit is te verklaren door het feit dat er 5 schippers tweemaal werden opgetekend, daar zij houder zijn van twee verschillende bewijsstukken.

veel het zijn van de vissers hoorden wij tijdens dit interview door de vissers tot uiting komen. En hierin lag een angst verscholen, omdat de visser voelt dat de sociologische omwentelingen, de bovenhand veroveren op de eerdere traditie.

Wij geven in dit gedeelte een algemeen overzicht weer, zoals de meeste vissers hun eigen werk en de daaraan verbonden moeilijkheden zelf zien.

Wij halen bovendien de uitgesproken uitzonderingen of tegenstrijdigheden aan die wij in het verloop van onze gesprekken hebben opgemerkt.

2. De duur van de reis.

In normale omstandigheden kunnen wij de reizen als volgt indelen:

- de vissers van klasse I maken reizen van 1 dag (soms 1 1/2 tot 2 dagen)
- de vissers van klasse II maken reizen van 2 tot 6 dagen, die soms 7 dagen worden.
- de vissers van klasse III maken reizen van 5 tot 10 dagen die soms wel tot 12 dagen duren.
- de vissers van klasse IV maken reizen van 10 tot 14 dagen die kunnen verhogen tot 18 dagen.
- de vissers van klasse V en VI maken reizen van 14 tot 20 dagen die dikwijls 24 dagen worden.

IV. ARBEIDSVORWAARDEN .

1. DE DUUR.

a. Inleiding.

Voor dit gedeelte hebben wij de vissers tijdens ons interview laten vertellen, soms uren lang, en wij hebben hun gesprekken gevolgd met veel interesse, omdat zij ons boeiden. Zij vertelden hun leven op zee op een manier, waarin een hart en een gevoelen brandde van mensen, die met hun werk vergroeid waren. Heel het zijn van de vissers hoorden wij tijdens dit interview door woorden tot uiting komen. En hierin lag een angst verscholen, omdat de visser voelt dat de sociologische omwentelingen, de bovenhand veroveren op de oeroude traditie.

Wij geven in dit gedeelte een algemeen overzicht weer, zoals de meeste vissers hun eigen werk en de daaraan verbonden moeilijkheden ZELF zien.

Wij halen bovendien de uitgesproken uitzonderingen of tegenstrijdigheden aan die wij in het verloop van onze gesprekken hebben opgemerkt.

b. De duur van de reis.

In normale omstandigheden kunnen wij de reizen als volgt indelen:

- de vissers van klasse I maken reizen van 1 dag (soms 1 1/2 tot 2 dagen)
- de vissers van klasse II maken reizen van 2 tot 6 dagen, die soms 7 dagen worden.
- de vissers van klasse III maken reizen van 5 tot 10 dagen die soms wel tot 12 dagen duren.
- de vissers van klasse IV maken reizen van 10 tot 14 dagen die kunnen verhogen tot 18 dagen.
- de vissers van klasse V en VI maken reizen van 14 tot 20 dagen die dikwijls 24 dagen worden.

c. De arbeidsduur per dag of per week.

Zoals in deel I in het hoofdstuk "De juridische situering" vermeld staat is de wet van 14 juni 1921, betreffende de achturedag, niet van toepassing in het zeevisserijbedrijf. Dit heeft als gevolg dat onze Vlaamse vissers arbeidsuren kloppen, die in de huidige sociale tijden bijna niet meer durven verondersteld worden.

Een berekening maken van een gemiddelde arbeidsduur is praktisch onmogelijk, omdat :

- 1) de vissers zelf niet juist weten, hoelang zij werken.
- 2) de aard van het bedrijf zelf een speciaal verschijnsel vertoont, waar het werk afhankelijk is van vele wisselvalligheden, zoals : de soort visserij - het aantal bemanningsleden - de visvangst zelf - de weersomstandigheden - de plaats van de vangst enz.

Een eerste groot onderscheid kan gemaakt worden tussen de garnaalvangst en de visvangst. Dan moet in deze laatste een verder onderscheid gemaakt worden van klasse tot klasse, een onderscheid dat daarbij grotendeels afhankelijk is van seizoenen en visgronden.

Wij hebben toch gepoogd, ten titel van informatie, een gemiddelde arbeidsduur op te maken volgens de gegevens, die wij konden bekomen.

- schepen van klasse I maken dagreizen die variëren van 7 tot 12 à 13 uren.
- schepen van klasse II, die verschillende dagen in zee blijven kan de duur ter visvangst geraamd worden op ongeveer 16 à 17 uur daags.

Laat ons aannemen dat deze uurecijfers een minimum betekenen en bij zeer normale weersomstandigheden, en dat dit nog geweldig veranderlijk is volgens de vangst.

20 en meer uren werken per dag is helemaal geen eigenaardigheid in de zeevisserij.

Meesten de overblijvende uren, rusturen zijn, waar de rust saanen stuk kan genomen worden, dan ware dit een lichte waar-

borg voor voldoende rust, maar de rust wordt slechts gegund tussen 2 slepen in (zie verder).

Zo gebeurt het dat tussen het uitwerpen en het inhalen van het net, absoluut geen tijd tot rust is overgebleven.

Ook de verplichte rust op zon- en feestdagen is een ongekende sociale wet in de Belgische zeevisserij, alhoewel vissers uit sommige andere landen de visserij stilleggen op deze dagen.

d. De rust aan wal.

Volgens een overeenkomst van het nationaal paritair comité van 26/2/54 zouden de vissers recht hebben op een onafgebroken rust van :

36 uren indien zij 8 dagen op zee hebben gevaren

60 uren indien de duur van de reis 14 dagen beliep

72 uren zo de vissers meer dan 18 dagen in zee waren.

In de praktijk kunnen wij dat als volgt vaststellen:

Voor klasse I, elke dag een afvaart en een rust van 8 à 8 uren,

Voor klasse II een rust van hoogstens 1 dag,

Voor klasse III een rust van 1 tot maximum 3 dagen,

Voor klasse IV, die 1 tot 3 maal per maand uitvaart is een rust voorzien van 2 tot 3 dagen,

Voor klasse V en VI, die 1 tot 2 maal per maand uitvaren, is een rust voorzien van 2 tot 4 dagen.

(N.B. voor schepen die minder dan 8 dagen in zee zijn, is er zelf geen wettelijk criterium voorzien)

Wij moeten doen opmerken dat de rusturen, de tijd betekent gelegen tussen het aanleggen aan de kaai en het terug uitvaren. Dit wil zeggen dat deze geen rusttijd betekent voor de vissers. Want in de meeste gevallen moet de visser zelf zijn vangst helpen lossen (met uitzondering voor de hoogste scheepsklassen, waar vislossers voorzien zijn, doch dit is niet altijd het geval) en zeker moet er steeds iemand van de bemanning aanwezig zijn voor controle.

Bovendien moet het schip weer volledig reisvaardig gemaakt worden, dit wil zeggen : dat de gescheurde netten dienen

hersteld, dat er ijs aan boord moet komen, verse aanvoer van brandstof, nieuwe en vers voedsel, drank enz.

- Enkele typische feiten en gebeurtenissen, die wij uit de gesprekken, tijdens ons onderzoek, halen, omdat zij iets karakteriseren voor dit bedrijf, inzake de arbeidsduur en de rust.

Tijdens de haringperiodes gebeurt het regelmatig dat vaartuigen de haven binnenlopen, vlug de vis lossen, verkopen, nieuwe voorraad brandstof en eten opdoen, om zo vlug mogelijk weer in zee te steken voor enkele dagen. Dit herhaalt zich soms enkele malen na elkaar met het gevolg dat - zoals de vissers zelf vertelden - het gebeurt, dat zij op een hele maand tijd, geen eens in hun bed slapen. (Dit geldt dan vooral voor vissers, die minder dan 8 dagen in zee gaan, vermits voor hen toch niets is voorzien).

Voor de vissers, die niet in Oostende of de onmiddellijke omgeving wonen, komt daarbij de reis naar huis, waardoor zij van hun zogenaamde rusturen soms heel wat verliezen door verplaatsing.

e. De arbeid aan boord.

Het eigenlijke werk van een visser begint, wanneer het vaartuig de haven verlaat en naar zijn visgrond koerst. De wacht aan het roer is afwisselend voor het dekpersoneel en duurt drie uur (op de grote schepen houdt men de wacht met twee bemanningsleden - bij slecht weder blijft de schipper altijd op de brug) Intussen kunnen de andere leden van de bemanning rusten zo er geen dringend voorbereidend werk dient gedaan te worden, zoals netten nazien enz.

De motorist of de machinist blijft in zijn machinekamer.

Ook de telegrafist heeft hier niet veel werk, en de kok begint reeds het eten voor te bereiden.

Zo verloopt de reis, die van korte of lange duur is naargelang de visgrond ver of dicht van de haven is verwijderd.

Als men de visgrond bereikt, dan begint ook het eigenlijke werk. ~~verbleven.~~

Het dekpersoneel wordt opgetrommeld. Ieder heeft en kent zijn taak, - netten moeten uitgeworpen worden, - en ander voorbereidend werk moet nu gedaan worden; zoals, het ruim volledig in orde brengen, ijs kappen, enz. ~~ijke arbeiders, zoals die~~

Voor de gewone visvangst sleept men gewoonlijk drie à vier uur (voor garnaal twee tot twee en een half uur). Na de sleep is de vangst voorgeeuid begonnen en kent ze geen einde meer tot de terugvaart (met af en toe eens een korte onderbreking als men op zoek is naar nieuwe visgronden). Het inhalen van het net betekent, de vis sorteren, gutten, in het ijs bergen, en intussen, indien het net niet gescheurd is, wordt het opnieuw in zee geworpen. Is het echter wel gescheurd, dan moet het reserve net bovengehaald worden en moet het oude hersteld worden. ~~het dek afspoelen en het in de winter tot een ijs-~~

Deze werkwijze herhaalt zich dag na nacht en nacht en dag.

Wanneer de vangst zeer groot is dan blijft er na het schoonmaken en het bergen van de vis, weinig of geen tijd meer, om even naar de kooi te gaan, want het net moet opnieuw opgetrokken worden. ~~pluogenstelsel in de zeevisserij.~~

Gans het dekpersoneel helpt aan dit proces mee en in sommige gevallen, als het zeer druk is, zelfs het machinepersoneel. (Dit laatste geldt slechts voor de hogere scheepsklassen, daar op de lagere klassen het machinepersoneel altijd meehelpt) De terugreis betekent voor de vissers, schoonmaken, wacht houden, en voor de lange reizen, ook hier de eerste rust.

Wat de garnaal- en de visvangst betreft op de kleine scheepjes, kan het werk nog lastiger genoemd worden, vooral tijdens de zomermaanden (in de wintermaanden varen deze meestal uit voor twee dagen).

's Morgens rond twee uur varen ze uit om in de loop van de namiddag de gekookte garnaal in de garnaalmarkt te verkopen. Daarna zullen zij het schip in orde brengen voor 's anderendaags en heel dikwijls hun netten herstellen tot zeven à acht

uur 's avonds, zodat voor de nachtrust ook niet veel uren meer overblijven.

Zo wordt de arbeidsduur van de visser geschat op een gemiddelde van 16 uren daags, en er is dan alleen rust, als het werk het toelaat.

Dit brengt ons vaak tot ongelooflijke arbeidsuren, zoals die jonge matroos ons persoonlijk vertelde, dat hij tijdens zijn laatste reis 37 uren aaneen stuk door op het dek had gestaan en nauwelijks de tijd had om enkele boterhammen op te eten. Dit is dan geen romantiek, maar feiten die zich dagelijks voordoen en voor onze wereld onbekend blijven, omdat zij zich afspelen ver van de bevolkte centra.

Dit is het leven van onze vissers op zee, op een heen en weer deinend en slingerend schip, waar zij gemakkelijk uitglijden, in plassende regen of ijskoude noord- of oostwind, terwijl de baren het dek afspoelen en het in de winter tot een ijs-spiegel ontoveren.

f. Het ploegenstelsel.

In verband met het zware en langdurige werk, waarover de vissers hun grote nood uitspraken vroegen wij hen wat zij dachten over een ploegenstelsel in de zeevisserij.

In volgende tabel geven wij een schematisch beeld van al degenen die hier gunstig of ongunstig tegenover staan.

Bemanningsleden van de grote middenslagvisserij en 3 bemanningsleden van de diepzeevisserij. Het betreft hier: 2 koks, 1 telegrafist, en 2 matrozen.

De 33 vissers die er gunstig tegenover stonden zijn 3 opvarenden van de kust visserij, 6 bemanningsleden van de grote middenslagvisserij en bijna de hele bemanning van de diepzeevisserij (5 uitzonderingen)

- De bezwaren tegen het ploegenstelsel

Antwoorden, gegeven door de leden van klassen I, II, III, IV

- Onze reizen en ons werk zijn wel vermoeiend, zwaar en soms te lang. Maar wij houden steeds na enkele dagen naar

TABEL. A *hulp en so kunnen wij weer voldoende uitrusten*
(4 antwoorden)

Indeling der antwoorden naar scheepsklassen.			
Scheepsklassen	Gunstig	Ongunstig	Totaal.
I	2	10	12
II	1	3	4
III	-	12	12
IV	6	7	13
V	7	2	9
VI	17	3	20
TOTAAL	33	37	70

37 vissers waren tegen het inschakelen van een ploegen-systeem in de zeevisserij en

33 vissers waren hiervoor zeer gunstig gestemd.

De 37 vissers die hiertegen negatief stonden, zijn de bijna voltallige kustvisserij, de volledige kleine middenslagvisserij, 7 bemanningsleden van de grote middenslagvisserij en 5 bemanningsleden van de diepzeevisserij. Het betreft hier; 2 koks, 1 telegrafist, en 2 matrozen.

De 33 vissers die er gunstig tegenover stonden zijn 3 opvarende van de kust visserij, 6 bemanningsleden van de grote middenslagvisserij en bijna de hele bemanning van de diepzeevisserij (5 uitzonderingen)

- De beweegredenen tegen het ploegenstelsel

Antwoorden, gegeven door de leden van klasse I, II, III, IV

- Onze reizen en ons werk zijn wel vermoeiend, zwaar en soms te lang. Maar wij komen steeds na enkele dagen naar

huis en zo kunnen wij weer voldoende uitrusten
(4 antwoorden)

- Wij hebben het altijd wel gekund, waarom zouden wij nu ineens veranderen. (12 antwoorden)
- Wij zouden elkaar in de weg lopen moesten wij met meer op hetzelfde vaartuig zitten. (4 antwoorden)
- Wij verdienen nu al praktisch niets, wat zou het zijn moesten wij dat loon nog in twee delen. (7 antwoorden)
- Wij kunnen dat niet toelaten want dan stijgen onze uitgaven aan lonen en aan sociale lasten, dan moeten wij definitief verdwijnen. (Deze reden werd ons gegeven door 5 schippers-eigenaars)

Antwoorden, gegeven door de bemanning van de diepzeevisserij

- Wij hebben voldoende rust en er zou niet genoeg werk zijn zo wij eveneens in een ploegstelsel zouden geschaakeld worden, daar wij ons enkel maar bezig houden met de maaltijden en de schoonmaak van eetgerei en eetzaaltje (2 koks).
- Daar wij niet voortdurend aan de radio dienen te zitten, is het mogelijk af en toe ontspanning en rust te nemen. Bovendien behouden wij ons loon. (1 telegrafist)
- Wij zijn toch maar matrozen, en de ervaring heeft geleerd dat wij altijd moeten paraat staan. Dit zou ook niet verbeteren zo wij in ploegverband zouden werken. Een matroos blijft een knecht en daarbij zouden wij nog veel minder verdienen. (1 antwoord)
- Het ware inderdaad beter zo wij in ploegen zouden kunnen werken. Er zou harder gewerkt worden, zelfs tot op het einde van de reis, wat nu niet het geval is, daar wij allen totaal zijn uitgeput. Maar zolang er geen betere wetgeving bestaat inzake uitbetaling van lonen, sociale lasten, tussenkomsten van staatswege voor onderhoud en herstel van schepen, is het ons onmogelijk nog meer mensen aan te monsteren, wat overigens een herbouwing van de vaartuigen zou noodzakelijk maken, evenals grotere

2. DE ARBEIDSLIJEN lokalen voor de bemanning, meer slaapgelegenheden enz.
(1 antwoord)

- De beweegredenen voor het ploegenstelsel.

Antwoorden, gegeven door de leden van klassen I en II en III en IV.

- Toen wij jong waren, waren wij voldoende opgewassen tegen dit werk maar nu op oudere leeftijd hebben wij veel van ons uithoudingsvermogen verloren. Het langdurige en zware werk is niet meer aangepast aan onze leeftijd. Moesten wij met twee bemanningsleden meer varen, dan konden wij elkaar eens aflossen.

(5 antwoorden)

- Het ware maar zeer normaal dat ook in ons werk een dergelijk sociale wetgeving ingelast werd. (4 antwoorden)

Antwoorden, gegeven door de bemanning van de diepzeevisserij.

- Het antwoord dat de opvarende der diepzeevisserij gaven als reden waarom zij voor het ploegsysteem zijn kan als volgt weergegeven worden.
- Zoals in elk ander bedrijf, waar dag en nacht gewerkt wordt, moet ook in de Belgische zeevisserij het ploegenstelsel ingang vinden. Wij zouden harder kunnen werken, en de vis zou beter verzorgd worden, want nu haasten wij ons om zo vlug mogelijk een uurtje of iets meer te kunnen rusten. Zo wij eens een onafgebroken nachtrust zouden hebben van vijf à zes uur, dan konden wij ons tijdens de werkuren volledig geven en goed doorwerken. Wij kunnen een ploegenstelsel natuurlijk enkel aanvaarden onder voorwaarden van een volledig en gelijkwaardig loon als tegenwoordig. (24 antwoorden)

N.B. Van de 33 vissers die voor het ploegsysteem waren zijn er :

- 27 voor een twee-ploegenstelsel, en
- 6 voor een drie-ploegenstelsel.

2. DE ARBEIDSVEILIGHEID.

a. Veiligheid op de schepen.

Zoals wij in het hoofdstuk "juridische situering" (deel I) reeds hebben doen opmerken, liggen er heel wat wettelijke voorschriften voor de hand om de veiligheid in de zeevisserij te bevorderen.

Het ligt evenwel niet in onze bevoegdheid uit te wijden over de speciale veiligheidsvoorwaarden, die dienen in acht genomen te worden betreffende bouw en onderhoud van het vaartuig, mechanische en elektrische toestellen, reddingsartikelen enz.

Nochtans is dit alles ongetwijfeld van grote betekenis voor de veiligheid van de vissers op zee.

Daar wij ons niet konden inlaten met alle mogelijke vaktermen, hebben wij ons beperkt tot een vraag in verband met de veiligheid van het vaartuig zelf. Overigens hebben wij tijdens onze voorstudie kunnen achterhalen, dat zowel elektrische installaties als radio en dgl., meestal nauwkeurig in orde gehouden worden, daar deze bij het minste defect hersteld worden op vraag van de schipper.

Het zag er wel enigszins anders uit wat betreft de veiligheid van het schip zelf.

Volgende tabel geeft een overzicht van de antwoorden die wij kregen op de vraag of zij tijdens hun vissersloopbaan al eens afzonderlijk of met andere bemanningsleden, de zeevaart-inspectie hadden verwittigd bij vermoedelijke onveiligheid van hun vaartuig.

De motorist deed zulke met vier andere bemanningsleden.

De redenen die zij aanhaalden om dit besluit te nemen waren:

- Het schip had de vorige reis een storm meegemaakt en was zonder overij de haven binnengevaren nochtans was de schipper niet heel zeker meer van de veiligheid van het vaartuig.

TABEL b'. - De motorist beweerde dat de motor te ver versleten

was en een reis van 14 dagen te ondernemen.

Functie	Antwoorden	
	positief	negatief
Schipper	2	12
Stuurman	-	8
Matroos	-	25
Licht-matroos	-	4
Kok	-	3
Motorist	1	10
Ass.-Motor.	-	3
1 ^o stoker	-	1
telegrafist	-	1
TOTAAL	3	67

Wij merken dat slechts 3 vissers ons hierop positief konden antwoorden en 67 visser moesten toegeven dat zij van dit wettelijk voorschrift nog nooit gebruik hadden gemaakt.

- De drie bemanningsleden, die zelf de zeevaartinspectie hadden geroepen waren, een motorist en twee schippers. Deze laatste hadden zelf een (met reden omkleed) verzoekschrift gericht naar de zeevaartinspectie.

De motorist deed zulks met vier andere bemanningsleden.

- De redenen die zij aanhaalden om dit besluit te staven waren:

- Het schip had de vorige reis een storm meegemaakt en was zonder averij de haven binnengevaren nochtans was de schipper niet heel zeker meer van de veiligheid van het vaartuig.

Wij hebben - De motorist beweerde dat de motor te ver versleten was om een reis van 14 dagen te ondernemen.

- Het vaartuig had reeds een hoge ouderdom en voldeed wellicht niet meer aan alle eisen van de veiligheid. Wat echter het laatste argument betreft, bleek in de verdere loop van het interview, dat deze klacht in feite een andere ondergrond had, nl. het feit dat de reder de bemanning praktisch dwong onmiddellijk terug zee te kiezen na een te korte rustperiode aan wal.

Wanneer de reders hun verplichtingen onvoldoende naleven, is het noodzakelijk dat de zeevaartinspectie veelvuldige en strenge controle houdt.

Wij hebben hiernaar getest door de vraag; "hebt U reeds een zeevaartinspecteur aan boord gehad tijdens uw aanwezigheid op het schip?" (1)

TABEL. c'.

Leeftijdsgroepen	Antwoorden	
	Positief	negatief
van de onder- vraagde vissers.		
van 16 tot 21	3	10
van 21 tot 36	11	18
van 36 en meer	10	18
TOTAAL	24	46

Aan de hand van de tabel merken wij dat 24 vissers positief en 46 vissers negatief antwoorden.

(1) Deze vraag werd niet ingelast ter controle naar de werking van de zeevaartinspectie, maar om een idee te krijgen of de schepen regelmatig werden nagekeken, buiten de wettelijke voorziene termijnen.

Wij hebben het hier interessanter gevonden even na te gaan welke leeftijd de vissers hadden. Wij konden het volgende vaststellen:

- Vissers die POSITIEF hebben geantwoord.

- 3 vissers behoren tot de leeftijdsgroep van 16 tot 21
- 11 vissers behoren tot de leeftijdsgroep van 21 tot 36
- 10 vissers behoren tot de leeftijdsgroep van 36 tot 65

- Vissers die NEGATIEF hebben geantwoord.

- 10 vissers behoren tot de leeftijdsgroep van 16 tot 21
- 18 vissers behoren tot de leeftijdsgroep van 21 tot 36
- 18 vissers behoren tot de leeftijdsgroep van 36 tot 65

Uit deze gegevens kunnen wij moeilijk konklusies trekken, daar een zeevaartinspectie slechts gebeurd als het schip aan de kaai ligt. Dit betekent dat tijdens deze periode de rust aan wal geldt voor de vissers, en het dus niet uitgesloten is dat intussen een zeevaartinspecteur wel een onderzoek had ingesteld.

Nochtans kunnen deze cijfers enigszins laten vermoeden dat naast de wettelijke schouwing, de zeevaartinspectie doorgaans van verdere onderzoeken afziet, daar het toch vreemd aandoet, dat vissers, die reeds meer dan 35 en 40 jaren varen, nog nooit een zeevaartinspecteur hebben ontmoet.

b. Ongevallen en geneeskundige verzorging aan boord.

Alle vissers, die wij hebben ondervraagd, zijn reeds, hetzij licht, hetzij ernstig gewond geweest, tijdens hun werk aan boord.

Het was ons onmogelijk het aantal ongevallen en verwondingen te achterhalen, omdat de visser meestal zelf niet meer weet hoe vaak hij gewond geweest is.

Wij hebben het dan nuttiger geacht de aard van de ongevallen op te zoeken, en zo hebben wij volgende tabel kunnen opmaken.

TABEL. d' over de slingerbeweging klotet daar soms wel wat water uit
en komt dit op de personen die in de onmiddellijke omgeving

aard van de verwonding	aantal vissers	%
steekwonden	31	44,3
brandwonden	13	18,5
kneuzingen verpletteringen	11	16,0
breuk	10	14,2
spierscheuring	5	7,0
TOTAAL	70	100,0

Wij merken aanstonds dat de steekwonden het grootst in aantal zijn, dit zal ons duidelijk worden als wij nagaan welke de oorzaken zijn van de verwondingen.

- Steekwonden.

Voor wat de steekwonden betreft kan algemeen aanvaard worden, dat deze meestal voorkomen door te werken aan ~~oef~~ met staal- draad "weiers" zoals de vissers die noemen. Vaak is deze staaldraad versleten, en door de wrijving raken hier en daar stukjes gevlochten draad los, die een diepe prik veroorzaken in de huid.

Daar de vissers deze staaldraad tot een maximum rendement uitbuiten, is het wel begrijpelijk dat deze soms niet meer aan de eisen van de veiligheid voldoen.

- Brandwonden.

Voor wat de brandwonden betreft kunnen de volgende oorzaken aangestipt worden :

- Vele vissers verbranden zich door kokend water, vooral op de garnaalkotters, waar de garnaal wordt gekookt achteraan op het schip.

Door de slingerbeweging klotst daar soms wel wat water uit en komt dit op de persoon die in de onmiddellijke omgeving staat.

- Ook de koks verbranden zich gemakkelijk met water, daar het schip steeds heen en weer slingert en soms bij een bruske beweging van de zee, het water uit de kookpan kolkt. De aanraking met de kachel door het plots verliezen van het evenwicht, komt eveneens voor.

- Motoristen en machinisten en stokers verbranden zich aan de verhitte motor.

- Kneusing of verplettering.

- Breuk of verstuijing en ontwrichting.

- Spierscheuring.

Voor wat deze ongevallen betreft kan vermeld worden dat het grootste deel zijn oorzaak vindt in het uitglijden en het vallen.

Voor de verplettering kan gemeld worden dat zich dikwijls voordoen bij het inhalen van het net (vooral in de winter)

Bij een nader inzicht blijkt dat in hoofdzaak de ongevallen voor een hoog percentage te wijten zijn aan menselijke fouten, en een klein percentage aan technische oorzaken. (Tenminste voor wat onze ondervraagde personen betreft.)

In de visserijmiddens is het een aangenomen feit dat de vissers niet de nodige rust genieten om hun krachten, uitgeput door de zware arbeid volledig te rekupereren. Zeer dikwijls staan zij half slaperig aan het werk, en zijn daar door de reflexen vaak tot een minimum herleid.

Bovendien staan zij nooit op vaste bodem en moeten zij steeds gereed staan om zich ergens aan vast te klampen bij een verraderlijke rukwind, die hen van her naar der slingert wat bij een verkeerde beweging van het lichaam tot een spierscheuring, enz. kan leiden. Ook het onvoldoende onderhoud van het materiaal, het dek, de trappen, de ladders, enz. zijn vaak oorzaak van allerlei ongevallen.

- een toegelopen kamersad die toevallig het ongeval

Maar een visser denkt niet aan zijn eigen veiligheid, hij is zowat tegen "alles" bestand en alleen de productie telt. Het is overigens aanneembaar dat na het gutten en sorteren van de vis, de visser de moed niet meer heeft het dek grondig af te schuren, maar hoopt zo spoedig mogelijk een uurtje of iets rust te nemen.

Na de algemene tendens over de arbeidsongevallen, naar aard en oorzaak te hebben overlopen, willen wij even de aandacht vestigen op de verzorging van de gewonden aan boord.

c. Door wie wordt de visser normaal verzorgd ?

Hier geven wij een tabel met een overzicht door wie de onder-vraagde vissers verzorgd werden op het vaartuig.

TABEL e^d.

Personen die de	aantal	%
visser verzorgd		
Schipper	34	48,5 %
Speciaal aangeduide persoon	9	13,0
toevallige persoon	27	38,5
TOTAAL	70	100,0

34 vissers of 48,5 % werden bij hun verwonding verzorgd door de schipper. Op deze schepen, waarop deze 34 vissers varen, is het immers steeds de schipper die de gekwetsten verzorgd.

9 vissers of 13,0 % werden verzorgd door een matroos die steeds deze zorg op zich neemt.

27 vissers of 38,5 % werden verzorgd ofwel door:

- een toegelopen kameraad die toevallig het ongeval

TABEL I. had gezien (9 gevallen)

- een of ander bemanningslid, op vraag van de gewonde (12 gevallen)
- zichzelf (6 gevallen)

Wij zien wel dat de medische hulp, bij verwonding aan boord van het schip, nog veel aan de eisen tekort schiet, met al de noodlottige gevolgen vandien, zoals o.a. een wekenlange werkonbekwaamheid.

Daarnaast mogen wij nochtans aannemen dat de schippers en de matrozen, die steeds met de geneeskundige verzorging belast zijn, misschien door de lange practijk en de ervaring toch beter de verzorging waarnemen dan in de 27 andere gevallen, die door een toevallig iemand worden verzorgd, (al geschiedt de verzorging dan niet steeds volgens de voorschriften, gesteld door de hygiene.)

De resultaten van onze enquête wijzen immers in die richting. Inderdaad van de 27 vissers, die verzorgd werden hetzij door zichzelf, hetzij door een toeval toegelopen kameraad, zijn er 21 vissers, die later voor verzwering of dgl. de hulp van een geneesheer hebben moeten inroepen. Dit betekent 77,7 % van deze groep, die later nadelige verwickelingen ondervonden en werkonbekwaamheid.

Van de 43 vissers, die verzorgd werden door iemand die hier speciaal is voor aangeduid, zijn er 18 of 41,6 % die later bij een geneesheer moesten gaan voor verdere verzorging wegens verwickelingen.

De geneesmiddelen, waarmee de gewonden dienen verzorgd te worden, zijn, zoals in het hoofdstuk "juridische situering" vermeld is, bij de wet voorgeschreven.

d. Met welke middelen wordt er verzorgd aan boord ?

Volgende tabel geeft een duidelijk beeld van de verschillende mogelijkheden, waarmede een gewonde visser is op zee verzorgd, alhoewel dit uitdrukkelijk door de wet is voorgeschreven.

TABEL 1^e. GEBRUIK EN ONWETENDHEID VAN WONDEN.

de mogelijkheden	aantal	%	toelichting
verplichte verbandtrommel.	37	52,8	geen gebruik, tenzij een louter instrument
verzorgingskistje	22	31,4	geen gebruik, tenzij een psychologische
eigen middelen	11	15,8	geen gebruik, tenzij een psychologische
TOTAAL	70	100,0	geen gebruik, tenzij een psychologische

37 vissers werden verzorgd met de genees- en ontsmettingsmiddelen uit de verplicht aanwezige verbandtrommel.

22 vissers werden verzorgd met het verzorgingskistje ten gerieve van de gewonden (meestal een sigarenkistje met de meest noodzakelijke verzorgingsartikelen).

11 vissers werden verzorgd met eigen middelen, zoals een zakdoek, speeksel, een oude vod, eigen verbandkistje, enz.

Van de 33 vissers die geen gebruik maakten van de verplichte verbandtrommel, zijn er :

- 27 die beweerden, dat zij hiervan geen gebruik mochten maken, daar deze verbandtrommel steeds aan de vereisten van de inspectie moest voldoen.
- 6 vissers mochten hiervan wel gebruik maken, maar vonden hun wonde niet ernstig genoeg om farmaceutische producten te gebruiken.

Wij hebben uit deze gesprekken ongelukkig moeten vaststellen, dat onze vissers helemaal niet begrijpen waarom een wonde dient verzorgd te worden.

Naast de onwetendheid der vissers, wordt de wonde vaak slecht verzorgd door gebrek aan genees- en ontsmettingsmiddelen, of door gebrek aan kiemvrije zwachtels en dgl.

TABEL 8'. onmiddellijk op, dat het oudste schip dateert van

BOUWJAAR	OUDERDOM	I	II	III	IV	V	MOT. VI	ST.	TOTAAL
I957	4	-	-	-	1	-	-	-	1
I956	5	-	-	1	-	-	-	1	2
I955	6	-	-	-	1	-	-	-	1
I954	7	-	-	-	-	-	-	-	-
I953	8	-	-	-	-	-	-	-	-
I952	9	-	-	-	-	-	2	-	2
I951	10	-	-	-	-	-	-	-	-
I950	11	-	-	-	-	-	-	-	-
I949	12	-	-	-	-	-	-	-	-
I948	13	-	-	-	1	-	-	-	1
I947	14	-	-	-	-	1	-	-	1
I946	15	-	-	1	-	-	-	-	1
I945	16	-	1	-	-	-	-	-	1
I944	17	-	1	-	-	-	-	-	1
I943	18	2	-	-	-	-	-	-	2
I942	19	2	-	1	-	-	-	-	3
I941	20	3	-	-	-	-	-	-	3
I940	21	-	-	-	-	-	-	-	-
I939	22	-	-	-	-	-	-	-	-
I938	23	-	-	-	-	-	-	-	-
I937	24	-	-	-	-	1	-	-	1
I936	25	-	-	-	1	-	-	-	1
I935	26	-	-	-	-	1	-	-	1
I934	27	1	-	-	-	-	-	-	1
I933	28	-	-	-	-	-	-	-	-
I932	29	-	-	-	1	-	-	-	1
I931	30	1	-	4	3	1	-	-	9
I930	31	1	-	3	2	-	-	-	6
I929	32	-	-	1	-	-	-	-	1
I928	33	1	-	-	-	-	-	-	1
I927	34	-	-	-	-	-	-	-	-
I926	35	1	1	-	-	-	1	-	3
I925	36	-	1	-	-	-	-	-	1
I924	37	-	-	1	-	-	-	-	1
I913	48	-	-	-	1	-	-	-	1
Gemiddeld aantal jaren		24,1	26,-	26,9	25,1	23,5	17,6	5,-	47
		25,05 j.		26 j.		15,3 j.			

Op de andere schepen laten de sanitaire instellingen veel te wensen over. Daar is geen was- of badkamer, geen V.O., (dies wordt vervangen door een emmer of een tonnetje.

Wij merken onmiddellijk op, dat het oudste schip dateert van 1913 in klasse IV (herinneren wij er even aan, dat deze klasse reizen maakt van 10 tot 14 dagen en meer), en het jongste schip dateert van 1957, eveneens in klasse IV.

Ongeveer $\frac{1}{3}$ van de schepen n.l. 15 op de 47 dateert van 1930 en 1931 en voornamelijk voor klasse III en IV. Slechts 9 schepen of ongeveer $\frac{1}{5}$ dateren van na de oorlog.

Wat de gemiddelde ouderdom betreft, merken wij op dat deze bij de diepzeevisserij het laagst ligt, n.l. 15,3 jaar alhoewel één vaartuig van klasse VI reeds 35 jaar oud is.

De middenslag heeft een gemiddelde van 26 jaar waarvan de kleine middenslag 26,9 jaar telt.

De kustvisserij telt 25,05 jaar als gemiddelde ouderdom der schepen.

Op grond van deze cijfers kunnen wij ons reeds een idee vormen van het comfort op sommige van deze schepen en het gebrek aan de elementaire inrichtingen.

b. De ruimten voorbehouden voor de bemanning.

Op 42 schepen (89 %) doet het verblijfslokaal eveneens dienst als eetkamer, slaapkamer, kleedkamer, en bij slecht weder, ook als waskamer enz. Hier zijn eveneens de proviand kisten ondergebracht.

Van die 42 schepen zijn er 34, waar bovendien de verblijfplaats ook als keuken dienst doet. Op de overige 8 schepen is de keuken gelegen achter de brug of aan de ingang tot de woonplaats. Daar staat een kachel en de voornaamste zaken, die in een keuken thuis horen.

Op de grote schepen (klassen V en VI) zijn de lokalen voor het lager personeel gemeenschappelijk en is er een bepaalde afdeling voor de kapitein en de motorist (dus voor de bevelvoerders van het schip - bovendien zijn hier ook een speciale keuken, douche, waskamers, W.C. enz. voorzien).

Op de andere schepen laten de sanitaire instellingen veel te wensen over. Daar is geen was- of badkamer, geen W.C., (deze wordt vervangen door een emmer of een tonnetje).

De woonplaatsen zijn meestal gelegen juist naast de ruimten, waar de motor is ondergebracht. Dit brengt met zich een ongezonde reuk van stookolie mee, en een hinderend lawaai door het geronk van de motoren.

Het comfort van de logies bestaat uit een kachel, een tafel, enkele banken, ingemaakte kasten, en slaapkooien.

G. Hoe staat het met de verlichting, de verluchting, de verwarming en de verfraaiing in de ruimten.

Op deze vraag noteerden wij volgende antwoorden:

- "Alles is normaal, zoals wij het gewoon zijn. Wij stoken zo hard wij willen, voor de versiering van het verblijfs-lokaal doet iedereen wat hem bevalt. Veel licht hebben wij niet nodig, wij moeten slapen en overigens zijn wij praktisch niet in het ruim. De verluchting zou wel wat beter mogen zijn, maar wij zijn er tenslotte aangewoon geraakt. Het lokaal zelf is altijd proper daar het dagelijks schoongemaakt wordt". (36 vissers)
- "Gelukkig trekken wij er ons niet veel van aan. Wij zijn immers toch hier om te werken. Alles ligt vuil en smerig. Een gewoon passagier zou het hier geen week uithouden". (14 vissers)
- "Het zou allemaal veel beter kunnen zijn" (9 vissers)
- "Wij vinden alles goed". (7 vissers)
- "Mijn kinderen zullen nooit visser worden". (4 vissers)

4. LICHAAMLIJKE VERHOUDING EN HYGIENE.

Op de vragen die wij hebben gesteld betreffende de logies voor de bemanning; het comfort, enz. hebben wij nergens voldoende antwoorden gekregen, en zijn wij er niet helemaal in geslaagd de objectieve visie van de vissers zelf te achterhalen.

Misschien lag de oorzaak hiervan in volgende redenen:

- De moeilijke uitleg, die de vissers ons gaven omtrent de beschrijving van de wooninrichtingen, daar zij niet zeer spraakzaam waren op dit gebied.

- Misschien waren zij wel wat verlegen om die wantoestanden voor een leek in het daglicht te stellen, en voelden zij zelf wel aan dat betere voorwaarden maar normaal zijn.

Wij geven in verband hiermee nog enkele typische antwoorden die wij mochten horen.

- "Vermits wij toch uren en uren aaneen moeten werken, en ons werk hoofdzakelijk op het dek geschiedt, komt het er niet op aan waar wij leven. Wij zijn niet aan boord om de hele dag te kaarten of te lezen.
Wij moeten de vis verzorgen en werken. Ons huis is elders".
- "Voor ons is alles goed genoeg, wij zijn toch maar vissers".
- "Gelukkig hebben wij veel werk op het dek, en komen wij enkel maar in het ruim om wat te eten en te slapen, en dan zien wij niet in welke krotwoning wij leven".
(Het was opvallend dat wij dit antwoord vooral te horen kregen van jongere vissers)

Wij hebben uit deze antwoorden kunnen vaststellen, dat de vissers deze toestanden zo gewoon geraakt zijn, dat ook hier de traditie de bovenhand heeft gelegd op alle wettelijke voorschriften, want van jongsaf worden de vissers in deze sfeer grootgebracht. Oppervlakkig gezien zou men de indruk krijgen dat zij deze tekortkomingen niet meer aanvoelen. Het is dan ook begrijpelijk, dat de gewenste reacties op die toestanden achterwege blijven.

4. LICHAAMELIJKE VERZORGING EN HYGIENE.

De vissers zijn tijdens hun reizen weinig bekommerd om hun lichamelijke verzorging. Want "Niemand ziet ons, dus moeten wij ons niet verzorgen".

14 vissers waren al aan boord van hun vaartuig.

a. - wassen en scheren.

TABEL h'.

Klassen	wassen zich	
	niet	wel
I	12	-
II	4	-
III	9	3
IV	11	2
V	6	3
VI	14	6
TOTAAL	56	14

56 vissers bevestigen, dat zij zich niet wassen noch scheren tijdens hun reizen.

Laat ons aannemen dat dit op klassen I, II, III, aanvaardbaar is, daar zij hoogstens een week van huis zijn en dus thuis van de gelegenheid gebruik kunnen maken, doch slechts 28 vissers behoren tot deze klassen. Van deze 28 zijn er slechts 3 vissers van klasse III, die zich dagelijks wassen en scheren aan boord.

Op de hogere scheepsklassen, die meer dan een week uit de haven zijn, is het niet meer te aanvaarden, dat zij zich tijdens hun reis nooit wassen of scheren. Hier zijn er slechts 11 vissers, die zich regelmatig wassen, waarvan 7 vissers slechts wekelijks en de 4 overige dagelijks.

Alle andere vissers verzorgen zich pas de dag van de thuisvaart.

14 vissers wassen zich aan boord van hun vaartuig.

b. - Uitkleden voor het slapen.

5 vissers kleden zich uit om te slapen. Het zijn twee koks,
2 schippers, en 1 motorist.

65 vissers kruipen geelmaal gekleed in hun kooi.

"Het is de moeite niet ons uit te kleden, want wij moeten
onmiddellijk gereed zijn als men ons komt wekken". Dit
was een bijna officieel antwoord, dat de vissers ons gaven.

Het slaapgerief zelf, dekens en matrassen (nooit lakens)
worden gewoonlijk en tot hoogstens tweemaal per jaar ververst.

e. - Verversing van kledijTABEL 1'.

Wie voor het verversen zich		staet uitdrukkeijk vermeld	
wel	niet		
reservekledij	geen reservekledij		
11	33	26	10

11 vissers verversen zich van kledij tijdens hun reizen.

59 vissers verversen zich nooit van kledij, hiervan zijn er :

- 33 vissers die een reservekledij bij hebben
- 11 vissers hebben zelfs geen reservekledij bij.

De reservekledij wordt enkel als redmiddel meegenomen bij
mogelijke ongevallen zoals, storm, kleerscheuren, verwonding enz.

5. DE VOEDING.

=====

a. - De voedselvoorziening.b. - Het opzet het voedsel.

29 vissers die zelf voor hun voedsel moeten zorgen.

TABEL 1'. Dene vissers brengen van thuis een rijk gevulde paander

Scheeps- klassen.	Het voedsel wordt voorzien:			TOTAAL
	Volledig door	Gezamenlijk	door de reder	
I	12	-	-	12
II	4	-	-	4
III	10	2	-	12
IV	3	10	-	13
V	-	6	3	9
VI	-	4	16	20
TOTAAL.	29	22	19	70

Wie voor het voedsel zorgt staat uitdrukkelijk vermeld in het arbeidskontrakt.

51 vissers dienen zelf te zorgen voor het aanbrengen van hun voedsel.

Hiervan zijn er 29, die volledig zelf voor hun mondvoorraad zorgen, dwz. de volledige kustvisserij, 10 van de kleine middenslagvisserij en 3 van de grote middenslagvisserij, en 22, die samen met de andere bemanningsleden, de hoofdbestanddelen van hun voedsel aankopen, en de onkosten worden gezamenlijk gedragen, dwz. 2 van de kleine middenslagvisserij, 10 van de grote middenslag, 6 van de kleine diepzee, en 4 van de grote diepzevisserij.

19 vissers waar de voeding voorzien wordt door de reder.

Nl., 3 vissers op een schip van klasse V

10 vissers op twee schepen van klasse VI

6 vissers op een schip van klasse VI ST.

b. - Wat omvat het voedsel.

29 vissers die zelf voor hun voedsel moeten zorgen.

Deze vissers brengen van thuis een rijk gevulde paander mee, die verschilt van visser tot visser en volgens de duur van de reis.

De vissers van klasse I nemen zoals andere industrie-arbeiders dagelijks hun boterhammen mee, met een fles koffie of thee.

De vissers van klasse II nemen volgens de duur van de reis het gewenste aantal boterhammen en hoeveelheid koffie mee, met daarbij de gewenste toespijs. Eieren kunnen zij bakken of koken aanboord.

De vissers van klasse III en IV brengen eveneens hun gevulde paander mee, met brood en voldoende toespijs. Zij nemen zelf rauw vlees mee en bakken dit aan boord, zij eten veel vis en als drank hebben zij een doosje nescafé of een dgl. product.

- 22 vissers die gezamenlijk met de andere bemanningsleden hun voedsel aankopen.

Gewoonlijk wordt een persoon (soms twee personen) verantwoordelijk gesteld, om het gewenste voedsel te bestellen aan boord te brengen.

- De hoeveelheid wordt hier geraamd volgens het aantal vissers en volgens de duur van de reis.

De voornaamste producten zijn, eieren, vlees, kaas, charcuterie, boter, soepvlees, groenten, aardappelen, brood, vet, koffie, thee, melk, conserven enz.

Voor bijkomende mondvoorraad zoals chocolade, fruit en dgl. moet elk afzonderlijk zorgen.

- 19 vissers waar het voedsel voorzien wordt door de reder.

Dezelfde producten als hoger vermeld worden hier aan boord gebracht. Bovendien worden op de hogere scheeps-klassen (VI) hele zakken bloem aangebracht, daar op deze schepen ook brood gebakken wordt tijdens de reis.

Voortzetting van de reis. De door een technisch en chemisch personeel, de goede bewaring van het drinkwater moeten verzekeren.

Vermelden wij dat aan het voedsel veel geld besteed wordt en dat er bovendien werkwaardig veel voedsel wordt meegenomen, daar er ook 's nachts gewerkt wordt en er dus ook dan gegeten wordt.

Men moet trouwens ook meer voedsel meenemen dan in feite noodzakelijk is volgens de normale duur van de reis, omdat het schip steeds averij kan oplopen, en zo verplicht is verschillende dagen in zee rond te dwalen.

c. - De drank.

Zoals hoger reeds werd aangestipt, worden koffie, thee en melk tot de voornaamste drank gerekend.

Ook limonade en bier worden in bakken aangebracht op het schip. Wettelijk zijn alcohol houdende dranken verboden, men ziet echter wel wat door de vingers.

Het drinkwater is bij de wet bepaald; nl. vier liter per man en per dag.

De regeling voor het meebrengen en aankopen van de drank geschiedt op dezelfde manier als voor het voedsel.

d. - De bewaarplaatsen.

De paander wordt weggeborgen in een kleine ingemaakte kast die in het verblijfslokaal is aangebracht.

Dit betekent meteen ook, dat het voedsel niet lang vers blijft. Fruit bederft zeer vlug.

Het voedsel dat gezamenlijk wordt aangekocht of dat door de reder wordt bezorgd, wordt bewaard in :

- het voorruim (aardappelen)
- in het ruim tussen het ijs (vlees, groenten, melk en boter)
- in het ruim (broden)

De drank:

De bakken bier en limonade worden in het voorruim opgestapeld. Voor het drinkwater zijn speciaal daartoe aangebrachte tonnen in dienst, die door een technische en chemische procédé, de goede bewaring van het drinkwater moeten verzekeren.

e. - Verzorging van het eten.

Op de lagere scheepsklassen (I, II en zelfs III) speelt dit geen rol, daar het eten van huis wordt meegebracht en dat hier enkel maar bij uitzondering eens wat vis of een ei gebakken wordt, door de persoon die hierin zin heeft. Op de hogere scheepsklassen is hiervoor iemand speciaal aangeduid.

Onder de ondervraagde vissers hebben wij drie koks aangetroffen, die geen andere taak hebben dan eten te bereiden. Daarnaast hebben wij 1 motorist en vier matrozen aangetroffen, die naast hun andere bezigheden ook voor het eten moesten zorgen.

f. - Wanneer wordt er gegeten ?

Alle vissers antwoorden ons dat zij zeer dikwijls eten, maar nooit zeer veel.

Dit is te verklaren door het feit dat zij dikwijls moeten opstaan om te werken en dat zij vooreerst weer enkele uurtjes te rusten vlug wat eten.

Bovendien is het een goede remedie tegen zeeziekte steeds met een gevulde, doch geen overladen maag te werken en te rusten.

Op schepen waar een warme maaltijd gebruikt wordt, wordt deze meestal genomen rond het middaguur. Zij nemen het middagmaal gezamenlijk, met uitzondering van die visser die intussen de wacht moet houden.

g. - Smaakt het eten ?

Hierop kregen wij van zeer vele vissers een typisch antwoord: "Wij eten uit gewoonte maar nooit met smaak, thuis zouden wij dgl. eten laten staan".

Het brood is enkel de eerste dagen smakelijk, maar het wordt oud, het beschimmeld en daarbij krijgt het ofwel een vissmaak ofwel een mazoutsmaak.

Alleen de vis eten zij smakelijk omdat deze zeer vers is.

Verklaring: O.V. = ondervraagde vissers

A.N. = aantal neevarenden

TOT. = totaal.

Bovendien is het eetgerei weinig aantrekkelijk. Meestal worden de borden, de vorken en de messen niet afgewassen en enkel maar met een stukje papier afgewreven. Wij hebben tijdens ons onderzoek slechts zes vaartuigen kunnen aantreffen waar na het eten werd afgewassen. "Wij zijn het gewoon, voor ons is het al vlug goed genoeg", was het klassieke antwoord dat wij kregen wanneer wij hierop dieper ingingen.

6. HET ARBEIDSMILIEU.

a.- Aantal bemanningsleden.

Volgende tabel geeft het aantal meevarenden per ondervraagde visser en per scheepsklasse.

TABEL k'.

I			II			III			IV			V			NOT.			VI		
AM. TOT.			OV. AM. TOT.			OV. AM. TOT.			OV. AM. TOT.			OV. AM. TOT.			OV. AM. TOT.			OV. AM. TOT.		
1	2	3	1	2	3	1	3	4	1	3	4	2	4	6	4	9	13	6	13	19
1	2	3	1	2	3	1	3	4	1	4	5	2	4	6	4	10	14	-	-	-
1	2	3	1	2	3	1	3	4	1	4	5	2	4	6	6	12	18	-	-	-
1	2	3	1	3	4	1	3	4	1	4	5	3	8	11	-	-	-	-	-	-
1	2	-	-	-	-	1	3	4	1	4	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1	2	-	-	-	-	1	3	4	1	4	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1	2	-	-	-	-	1	4	5	1	4	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1	2	-	-	-	-	1	4	5	1	4	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1	2	-	-	-	-	1	4	5	1	4	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2	3	-	-	-	-	1	4	5	2	5	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2	3	-	-	-	-	1	4	5	2	5	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2	3	-	-	-	-	1	4	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
15	27	4	9	13	12	42	54	19	45	58	9	20	29	14	31	45	6	13	19	

Verklaring: O.V. = ondervraagde vissers

A.M. = aantal meevarenden

TOT. = totaal.

Wij merken, dat het grootste aantal vissers per vaartuig aangetroffen wordt op klasse VI ST met 19 eenheden.

Daarna volgen, naargelang het aantal opvarenden, respectievelijk na elkaar:

- 3 vaartuigen van klasse VI MOT. met respectievelijk 18; 14; en 13 bemanningsleden
- 1 vaartuig van klasse V met 11 opvarenden
- 2 vaartuigen van klasse IV met 7 opvarenden
- 3 vaartuigen van klasse V met 6 meevarenden
- 8 vaartuigen van klasse IV met 5 opvarenden
- 6 vaartuigen van klasse III eveneens met 5 bemanningsleden
- 1 vaartuig van klasse IV met 4 meevarenden
- 6 vaartuigen van klasse III met 4 leden
- 1 vaartuig van klasse II met eveneens 4 bemanningsleden
- 3 vaartuigen van klasse II met 3 bemanningsleden
- 3 vaartuigen van klasse I met 3 bemanningsleden
- 9 vaartuigen van klasse I met 2 opvarenden.

b. - Onderlinge verstandhouding.

Wij hebben geen enkele visser aangetroffen, die onwille van ruzie met een van zijn collega's, zijn schip zou willen verlaten.

De verstandhouding is er gezond, en de vissers zijn bereid ten dienste te staan van gelijk wie van de bemanning (slechts één uitzondering op klasse V, deze persoon lijkt een moeilijk karakter te hebben en zoekt met iedereen herrie).

Nochtans verklaarden ons 19 vissers, dat zij steeds zeer blij zijn als de thuisreis op het dagprogramma staat.

Zij leven wel als kameraden en zij moeten ook veel van elkaar kunnen verdragen, maar na 14 à 20 dagen staan de zenuwen gespannen van de vermoeiende arbeid, die zij gedurende al die dagen hebben verricht. Het vloeken en schelden tegen elkaar komt dan ook veelvuldig voor. Zij nemen bijna nooit afscheid van elkaar, maar altijd is er een blij weerzien na 3 à 5 dagen rust aan wal.

Dit is zeer goed te begrijpen, want in zee bevindt de visser zich in een afgemeten ruimte, waar zijn bewegingsmogelijkheden zeer beperkt zijn.

Voor de leerjongens lijkt ons deze beperkte ruimte met steeds dezelfde mensen, die ruw en brutaal zijn, wel het ergste. Immers zij zijn niet opgewassen om zich te verdedigen en terug te roepen of te schelden. Zij moeten alles verdraagzaam dulden, anders krijgen zij extra karweiën op te knappen. Voor deze jongens zijn de eerste reizen niet alleen fysisch zeer zwaar, maar soms ook psychisch terneer drukkend. Volgens gegevens uit de visserij-middens vernamen wij dat de eerste reis veelal beslissend is voor het al dan niet volhouden van het beroep.

Waar tegenwoordig in vele fabrieken een speciale dienst zich met de introductie van de arbeiders bezighoudt, en men poogt deze eerste kennismaking met het werk en met het milieu zo gunstig mogelijk voor te stellen, is in de visserij hiervan helemaal geen sprake. In het gunstigste geval, als vader of een dicht familielid aanwezig is op het vaartuig, zal het wel enigszins beter zijn.

Deze jongens zijn moreel niet opgewassen tegen deze ruwe handelwijze. Bovendien moeten zij zich geweldig concentreren op de op het schip toepasselijke gang van zaken. Zij moeten zich onderwerpen aan de bevelen van de anderen, ook al druisen zij regelrecht in tegen datgene wat zij op de visserijschool geleerd hebben.

7. VRIJETIJDSEBESTEDING EN ONTSPANNING AAN BOORD.

Het ware totaal verkeerd te denken dat de vissers aan boord slechts drie zaken kennen, nl. werken - eten - slapen.

Ook de visser houdt van ontspanning.

Wij kunnen volgende vormen van ontspanning onderscheiden :

die sowat overal gelezen wordt bestaat uit: roemen (goodhope),

- **LEKTUUR:** Dag- en weekblad
illustratieblad
boeken.

- **GEZELSCHAPSSPELEN:**

kaarten

dammen

schaken.

- **RADIO:** ontspanningsmuziek
sport
gesproken dagblad

In volgende tabel geven wij de vrijetijdsbesteding volgens scheepsklasse.

TABEL 1'.

SCHIEPS-	LEKTUUR	GEZELSCHAPS-	RADIO	GEEN	TOTAAL
KLASSE		SPELEN			
I	2	1	4	5	12
II	2	-	2	-	4
III	2	5	4	1	12
IV	9	4	-	-	13
V	2	3	2	2	9
VI	8	9	1	2	20
TOTAAL	25	22	13	10	70
%	35,7	31,4	18,5	14,2	100

Slechts die vorm van vrijetijdsbesteding, die door de vissers zelf als voornaamste wordt aangerekend, werd in deze tabel weergegeven. Also is het best mogelijk dat de vissers, die bijvoorbeeld, lektuur aangaven, ook soms naar de radio luisteren.

Lektuur:

Wij merken aanstonds dat zeer vele vissers lezen. De lektuur, die zowat overal gelezen wordt bestaat uit: romans (goedkope),

illustratiebladeren (vooral veel foto's), week- en maandbladen. Enkelén studeren aan boord.

25 vissers of ongeveer $1/3$ brengen hun vrije door met lektuur.

Meer dan $2/3$ der opvarenden in klasse IV hebben als voornaamste hobby lektuur.

In klasse II leest de helft der opvarenden.

$4/5$ der opvarende van klasse VI leest

Op de andere scheepsklassen schijnt dit cijfer wat lager te liggen. Op klasse I zijn er slechts 2 op de 12 die lezen, op klasse III eens maar 2 op de 12 en op klasse V zijn er ook maar 2 op de 9 die lezen.

- Gezelschapsspelen.

Onder gezelschapsspelen verstaan wij hier, kaarten - dammen - en schaken.

De cijfers aangaande deze vorm van vrije tijdsbesteding zijn van weinig betekenis op de lagere scheepsklassen, daar de vissers slechts enkele uren op zee zijn en bovendien niet talrijk genoeg zijn. (Slechts 1 visser op klasse I speelde soms op het schip).

Deze cijfers krijgen wel een zekere betekenis op de hogere scheepsklassen.

22 vissers doden hun vrije tijd met het spel.

Iets minder dan de helft der opvarenden op klasse VI doet aan gezelschapsspelen.

Ook in klasse III tellen wij een groot aantal liefhebbers van gezelschapsspelen nl. $2/5$ der opvarenden.

Voor klasse V en IV bedraagt dit aantal respectievelijk $1/3$ en iets minder dan $1/3$ der opvarenden.

- Beluisteren van radio.

Naast het gesproken dagblad, vooral onwille van de weerberichten luistert men aan boord naar ontspanningsmuziek en sport.

13 vissers luisteren veel naar de radio, en noemden dat hun voornaamste tijdsbesteding.

- Geen interesseveld.

10 vissers of 14,2 % van het totaal hebben geen interesse of hobby om hun vrije tijd door te brengen.

6 van de vissers verklaarden ons: "Wij zijn toch niet aan boord om te spelen of te feesten, wij moeten werken, en als er een beetje tijd rest, kruipen wij de kooi in".

4 vissers deden gewoonweg niets en gaven daarvoor geen enkele reden op.

b.- Vrije tijdsbesteding volgens de functie.

TABEL n°.

FUNCTIE	LECTUUR:	GEZELSCHAPS-	RADIO :	NIETS :	TOTAAL :
AANT.		SPELEN AANT.	AANT.	AANT.	AANT.
SCHIPPER	7	3	3	1	14
STUURMAN	2	3	2	1	8
MATROOS	5	8	4	8	25
L.MATROOS	3	1	-	-	4
KOK	2	1	-	-	3
MOTORIST	4	3	4	-	11
ASS.MOT.	1	2	-	-	3
1° STOK.	-	1	-	-	1
TELEGR.	1	-	-	-	1
TOTAAL	25	22	13	10	70
%	35,7	31,4	18,5	14,2	100 %

- Schipper.

Wij merken aanstonds dat de helft der schippers (7) zich bezig houdt met lectuur, 3 met gezelschapsspelen, 3 met

het beluisteren van de radio, en dat slecht 1 schipper niets doet om zijn vrije tijd te doden.

- Stuurlui.

Op de 8 stuurlui zijn er 3 die zich bezighouden met gezelschapsspelen, 2 met lectuur en het beluisteren van de radio, en slechts 1 visser deed niets.

- Matrozen.

Bij de matrozen merken wij de hoogste cijfers op voor de gezelschapsspelen en voor het niets doen, nl. beiden nemen 8 of iets minder dan $1/3$ van de bemanning voor hun rekening.

Vervolgens zijn er 5 of $1/5$ die zich bezig houden met lectuur en 4 met het beluisteren van de radio.

- Lichtmatrozen.

3 lichtmatrozen op 4 houden zich bezig met lectuur waarvan er 2 zijn die tijdens hun vrije tijd studeren?

1 lichtmatroos houdt zich bezig met gezelschapsspelen.

- Koks.

2 koks lezen voortdurend en 1 kok houdt zich bezig met gezelschapsspelen.

- Motoristen.

4 op de 11 motoristen besteden hun tijd aan lectuur, 4 aan het beluisteren van de radio en 3 aan gezelschapsspelen. Deze drie vormen kennen bij de motoristen dus ongeveer de gelijke belangstelling.

- Assistent-motoristen.

2 der opvarende assistent-motoristen brengen hun vrije tijd door met gezelschapsspelen en 1 met lectuur.

De stoker en de telegrafist waarvan er voor beide categorieën slechts 1 persoon tot onze proefgroep behoort, houden zich respectievelijk bezig met lectuur en gezelschapsspelen.

I. ALGEMEENE CONCLUSIES.

In dit deel zullen wij de algemeene conclusies, die uit ons sociaal onderzoek, betreffende de vissers gebleken zijn, naar voor brengen, zonder evenwel in detail te treden, vernits de gegevens per rubriek reeds uitvoerig besproken werden.

Wij zullen ons dan ook beperken de bijzondere karakteristieken voor te geven.

1. Wanneer wij in ons onderzoek tot de vaststelling zijn gekomen dat er een tamelijk jong personeel is aangesloten, is dit zeer begrijpelijk, daar de jaren tussen 16 en 35 jaar (42 eenheden, zie p. 110) de uitverkoren jaren zijn om de vissersstand te beoefenen, vernits op dergelijke leeftijd de zwaarste fysieke arbeid verricht worden. Eens de

DEEL III.

- vijftig jaar overschreden, kunnen de jarenlange praktijk en bevindingen niet meer opwegen tegen het verlies aan productiviteit, door de zware en de moeilijke fysieke arbeid. In tegenstelling met de andere nijverheid, waar een man boven de vijftig jaar nog zeer renderend en productief kan werken, is dit niet het geval in de zeevisserij, waar velen tussen de 45 en de 55 jaar het beroep vaarwel zeggen.

2. Bijna alle vissers wonen in Oostende of onmiddellijke omgeving. Slechts enkele vissers maken hierop een uitzondering. Deze vissers beoefenen meestal de diepzeevisserij, en zij wonen dan ook nog meestal in de kuststreek.

In vergelijking met andere industrie arbeiders mogen wij wel opmerken dat de mobiliteit van de vissers niet zo groot is als bij vele andere arbeiders. De visser blijft meestal lange de kust wonen en de mobiliteit voltrekt zich slechts binnen beperkte grenzen.

I. ALGEMENE CONCLUSIES.

In dit deel zullen wij de algemene conclusies, die uit ons sociaal onderzoek, betreffende de vissers gebleken zijn, naar voor brengen, zonder evenwel in détail te treden, vermits de gegevens per rubriek reeds uitvoerig besproken werden.

Wij zullen ons dan ook beperken de bijzondere karakteristieken weer te geven.

1. Wanneer wij in ons onderzoek tot de vaststelling zijn gekomen dat er een tamelijk jong personeel is aangeensterd, is dit zeer begrijpelijk, daar de jaren tussen 16 en 35 jaar (42 eenheden, zie p. 110) de uitverkoren jaren zijn om de vissersstiel te beoefenen, vermits op dergelijke leeftijd de zwaarste fysieke arbeid kan verricht worden. Mens de vijftig jaar éverschreden, kunnen de jarenlange praktijk en bevindingen niet meer opwegen tegen het verlies aan productiviteit, door de zware en de moeilijke fysieke arbeid. In tegenstelling met de andere nijverheid, waar een man boven de vijftig jaar nog zeer renderend en productief kan werken, is dit niet het geval in de zeevisserij, waar velen tussen de 45 en de 55 jaar het beroep vaarwel zeggen.
2. Bijna alle vissers wonen in Oostende of onmiddellijke omgeving. Slechts enkele vissers maken hierop een uitzondering. Deze vissers beoefenen meestal de diepzeevisserij, en zij wonen dan ook nog meestal in de kuststreek.
In vergelijking met andere industrie arbeiders mogen wij wel opmerken dat de mobiliteit van de vissers niet zo groot is als bij vele andere arbeiders. De visser blijft meestal lange de kust wonen en de mobiliteit voltrekt zich slechts binnen beperkte grenzen.

3. Voor een Vlaamse visser verklaart de afstamming, in verband tot zijn beroep, zeer veel. Zo konden wij vaststellen dat 65 vissers van een vissersfamilie afstonden. Het beroep gaat gewoonlijk over van vader op zoon. Van af 11 jaar en tegenwoordig van 14 jaar gaat de zoon met de vader mee op zee. (Deze jonge leeftijd van aanmonstering (11 jaar) zullen wij heden wel niet meer aantreffen, want de 8 vissers die vóór 14 jarige leeftijd werden aangeworven behoren allen tot wat wij hier noemen, de oudere generatie. Voor hen bestond in die tijd immers nog geen schoolplicht tot 14 jaar. De vissers worden tegenwoordig nochtans nog op zeer jeugdige leeftijd aangemonsterd. Immers zoals bleek uit ons onderzoek worden 84 % aangemonsterd tussen 14 en 16 jaar en bedroeg de gemiddelde aanmonsteringsleeftijd 14,4 jaar.) Dit verschijnsel van afstamming komt in de zeevisserij veel meer voor dan in gelijk welk ander bedrijf, want het is geen algemeen verschijnsel dat de zoon wiens vader bijvoorbeeld metaalarbeider is a priori ook metaalarbeider zal worden. (Dit verschijnsel zien wij nochtans bij onze Vlaamse zeevissers zeer veel terugkomen.)
- Wij mogen nu deze theorie niet als een axioma gaan verkondigen, want van de acht vissers, die oorspronkelijk een ander beroep hadden uitgeoefend, (zie pp. 115-116) waren er zes afkomstig uit een vissersfamilie?
- De reden, waarom zij langs een andere weg hun beroepsloopbaan begonnen, lag hierin dat de ouders er zich tegen verzetten, dat hun zoon dat rampzalig leven zou lijden zoals zijzelf hadden gekend. Zij moesten maar een gemakkelijker en minder gevaarlijker baantje zoeken aan wal. Maar tenslotte heeft ook bij hen de roep van het water de bovenhand gekregen en zijn zij naar de zee gekomen.
- Tot slot durven wij zeggen dat een visser zich meestal door de band van het bloed getrokken voelt naar de zee, die nooit haar aantrekkelijkheid zal verliezen.

4. Bijna de helft van de schippers, die in ons onderzoek voorkwamen (nl. 6 op de 14) - zijn eigenaar van een vaartuig. Gewoonlijk varen de schippers-eigenaar niet meer mee, vooral niet op de hogere scheepsklassen. De reden voor het wel meevaren van de eigenaar op deze scheepsklassen moet waarschijnlijk gezocht worden in het tekort aan manschappen. Terwijl de reden op de lagere scheepsklassen (I en II) eerder dient gezocht te worden in het feit dat deze eigenaars zoveel mogelijk alle bijkomende onkosten moeten besparen om hun bezit in handen te houden. (Daarom zo weinig mogelijk bemanningsleden en dus geen uitbetaling van sociale lasten en lonen, enz.)
5. Het is opvallend hoe veranderlijk de vissers zijn, voor wat betreft de soort visserij die zij beoefenen. Enkele reizen varen zij op een diepzetreiler om dan over te schakelen naar een kustloep, en dan weer eens op een andere scheepsklasse.
6. De wet op de 8 uren dag of de 48 uren week is een ongekend verschijnsel in de zeevisserij. Er heerst bijgevolg een overdreven arbeidsduur met een onvoldoende rust. Er is zelfs geen sprake van zon- en feestdagrust. Er bestaat slechts een overeenkomst van het nationaal paritair comité van 26/2/54, met een theoretische bespreking over de wettelijke rustperiode aan wal, die er in de werkelijkheid heel anders uitziet.
7. Het ploegenstelsel, dat in de Belgische zeevisserij wel een gewenst systeem blijkt te zijn, wordt soms angstvallig onzeild of van de hand gewezen door de vissers, uit vrees voor een gevoelig verminderd loon. Bij de meeste vissers, die tegen een ploegenstelsel waren, lag de ondergrond uitsluitend in het loon, ook wanneer zij zogezegd een andere reden opgaven. De vissers, die voor een ploegenstelsel waren, verklaarden openlijk dat, zij dit dan pas zouden aanvaarden, zo zij minstens hetzelfde loon verdienen als nu.

8. De meeste ongevallen, die zich voordoen tijdens het werk aan boord van het vaartuig, zijn te wijten aan menselijke fouten zoals onvoldoende rust, waaruit heel wat oorzaken zijn af te leiden, vb. vlug en onoplettend werken, enz.
Slechts bij een kleine minderheid dient de oorzaak van een ongeval achterhaald te worden in technische fouten. Inderdaad, uit ons onderzoek is gebleken, dat heel wat materiaal niet meer voldoet aan de eisen, gesteld door de normale arbeidsveiligheid.
9. De gevolgen van de kwetsuren zijn soms zeer ernstig en gevaarlijk, juist omdat vele vissers de zin van de medische en hygienische verzorging niet verstaan, en dientengevolge een gekwetste verzorgd wordt met onvoldoende en vaak niet hygienische middelen.
10. Heel wat vaartuigen dateren nog uit jaren juist na de eerste wereldoorlog en zelfs nog vroeger. Dit betekent dus, dat comfort en inrichting van de woonruimten voor de bemanning, ver ten achter staan op het hedendaags gewenst comfort. Nochtans is er een tendens tot verbetering waar te nemen op de huidige nieuwbouw, vooral wat betreft sanitaire installaties, enz.
11. Inzake persoonlijke verzorging heerst bij de vissers dezelfde opvatting als voor de medische verzorging. Wassen, scheren, verversen heeft voor de grote meerderheid der vissers, tijdens de reis absoluut niet de minste zin.
12. Wij kunnen aan de hand van ons onderzoek zeggen, dat de voeding aan boord van de vissersschepen nog veel te wensen overlaat, wat betreft hygiëne en gezondheid.
Het voedsel is na drie tot vier weken te oud geworden, daar het op geen behoorlijke plaats kan bewaard worden.
Bovendien is er te weinig afwisseling en ook wel een tekort aan verschillende soorten vitaminen.

" Om hun karis voedsel aan te willen waren zij verplicht op zee te zwelgen. Teneinde zo veel mogelijk eetstof te verzamelen voor hun zandig tuintje, noot elkeen aan boord zijn gevoeg doen in een doortos bestende knip:

II. BESCHOUWINGEN BIJ DEZE STUDIE.

Wij leggen er vooraf de nadruk op, geenszinds de bedoeling te hebben onze bedenkingen en suggesties als de enige juiste of als "de" oplossing te beschouwen, ons wel bewust zijnde dat de visserijproblemen zeer complex zijn.

1. OVERWEGINGEN BIJ HET GESCHIEDKUNDIG OVERZICHT EN DE DAARAAN VERBONDEN FEITEN UIT DE VERDERE STUDIE.

Aan de hand van de geschiedkundige evolutie menen wij volgende opmerkingen te kunnen afleiden:

- a) Ons inziens is de sociale problematiek (die in de zeevisserij veelal onderschat werd) dikwijls de oorzaak geweest van de economische evolutie.

- Herinneren wij er even aan, zoals hoger gemeld werd, dat de oorzaak van de visvangst een sociale reden was, nl. honger en onvoldoende voedselvoorziening op het land.

Wij citeren volgende tekst:

" Onze dichtbevolkte streken met hun zandige bodem leverden niet voldoende producten op, om in de voedselbehoeften te voorzien. Het aansnijden van de voorraden door de zee geleverd, vormde niet alleen een afwisseling voor het dagelijkse menu, doch was strenge noodzaak voor de bewoners van de kust ". (1)

- De opkomst van de zoute-vangst was een sociale oorzaak. De mens moest van iets leven. Er was voor de kustbewoner geen grote keuze, om renderend werk te vinden. En alhoewel de reizen zeer moeilijk en lastig waren, toch was de toenmalige visser zeer tevreden om in die arbeidsomstandigheden te mogen werken.

Wij citeren:

" Om hun karig voedsel aan te vullen waren zij verplicht op zee te zwalpen. Teneinde zo veel mogelijk meststof te verzamelen voor hun zandig tuintje, moest elkeen aan boord zijn gevoeg doen in een daartoe bestemde kuip:

(1) KLAUSING, J. "Het zeevisserijbedrijf en de werkverzuim, in West-Vlaanderen." Provinciale wedstrijd, 1951, p.15

"FUIZE", welke na terugkomst, zorgvuldig aan land werd gezet om in de arme duinengrond verwerkt te worden".(1)

- Het verdwijnen van de zoute vangst, dient niet alleen gezocht te worden in de vervanging van oude vangmiddelen door nieuwe methodes, maar ook in het feit dat de mens visser er op uit was een einde te kunnen stellen aan die onnoemlijke en mensonwaardige levensomstandigheden. (Denken wij even terug aan de hierboven aangehaalde tekst van J. Fillaert. p. 14.

- b) Het ontstaan van elke nieuwe visvangst heeft steeds een oorzaak gekend, die na een lange en soms moeilijke periode een hoogtepunt bereikte, om stilaan terug af te dalen tot het verval en het volledig verdwijnen. Wij hebben bovendien kunnen vaststellen dat het steeds dezelfde oorzaken waren, die het verval bewerkstelligden, zoals; oorlog - politieke troebelen - het ontdekken van nieuwe methodes en nieuwe tui- gen - het tekort aan steun van lokale en nationale overheid. Het waren meestal diezelfde oorzaken, die een bloeiperiode inluiden, zoals steun van de regering - nieuwe methodes voor het behandelen van vis - nieuwe vangtechnieken enz. Dit laat ons duidelijk een kringloop in de evolutie zien. Laten wij hopen, dat de huidige tijd een aanvangperiode betekent, waarin gezocht wordt naar nieuwe gedachten, naar een nieuwe bloeitijd in de Belgische zeevisserij.
 - c) De mensen uit de visserijwereld moeten ook eens buiten hun grenzen treden om zich te verrijken met nieuwe opvattingen en nieuwe ideeën, die de productiviteit en dgl. kunnen doen opvoeren. worden aan onze geest en mentaliteit.
- Wij halen hiervoor volgende teksten aan :

(1) KLAUSING, J. *ibidem*, p. 13

(1) KLAUSING, J. *ibidem*, p. 13

2. **HET OUDERDOM** " De inwijking van Friezen en Saksen aan onze kust, moeten aan de oude bewoners inzake visserij veel bijgebracht hebben. Van hen leerden zij wellicht nieuwe vangmethoden uitoefenen". (1)

" Het waren de Portugezen, die met de uitgebreide kabeljauwvisserij begonnen waren. In 1452 werd door Diego de Teive de eerste reis naar de "grote banken" op de kust van New-Foundland en de straat der Drie Gebroeders (nu Davidstraat), gedaan". (2)

" Pas in 1822 werd door een Engels staatsburger: Cowley, het sleepnet met korrestok bij de vissers ingevoerd". (3)

Zo moet tegenwoordig enorm veel kontakt genomen worden met buitenlandse visserijmiddens, en dan vooral met vooruitstrevende en renderende visserijlanden.

Hier werden reeds al heel wat stappen gezet zoals vb. te lezen staat in het rapport "Garnalen visserijen en garnalpellerijen - Studiereizen", dat werd opgesteld door Hovart, P. met medewerking van Boels E., Gilis C., leden van de commissie F.W.O.Z. (Vergeeft wetenschapp. onderzoek in de zeevisserij)

Ook op andere gebieden moesten hier studiereizen en wetenschappelijke kontakten gelegd worden met andere landen.

Wanneer het in andere landen goed gaat in de zeevisserij moet zulks toch een reden hebben.

De bestudering van die redenen zou wellicht onze visserij nieuwe gedachten kunnen inblazen, maar zij zullen moeten aangepast worden aan onze geest en mentaliteit.

(1) Klausning, J. *ibidem*, p. 12

(2) Klausning, J. *ibidem*, p. 25

(3) Klausning, J. *ibidem*, p. 31

2. HET OUDERDOMSVERSCHIJSSEL EN ANDERE FACETTEN DIE HIERMEDE IN VERBAND STAAN.

De ouderdomsstructuur van onze vissersvloot zal in de toekomst enkel nog maar een hoger cijfer krijgen, vermits er op dit tijdstip bijna geen nieuwe schepen bijgebouwd worden.

Er zullen wellicht ook geen nieuwe schepen bijgebouwd worden als de algemene toestand van de visserij niet verbeterd.

Dit verouderd vlootstelsel brengt dan ook met zich een groot tekort teweeg aan comfort en alles wat voor de bemanning op sociaal gebied broodnodig is.

Wat in de jaren 1925 tot aan de oorlog normaal was, is sinds de oorlog allemaal geweldig geëvolueerd en zelfs abnormaal geworden.

Bovendien zou door een moderne vloot de reis van de thuishaven tot de visgrond en omgekeerd, in een veel vlugger tijdsbestek kunnen afgelegd worden. Als men daarbij veronderstelt dat men nieuwe methodes voor visbewerking zou uitvinden, dan zouden de werkuren en de gehele arbeidsduur, wel gevoelig kunnen vermindern.

Een overdreven arbeidsduur zoals thans nog bestaat in onze zeevisserij is werkelijk uit den boze. Zij schrikt bovendien heel wat jongens af om naar de zeevisserij te komen.

Een systeem zoals in Nederland, waar de zon- en feestdagenrust gerespecteerd wordt, zou bij onze vissers zeker geen bijval vinden. Zij zijn, ten eerste, zoals hoger reeds gezegd werd, zeer arbeidszaam en ten tweede wordt er naar gestreefd zoveel mogelijk te verdienen, daar het loon afhankelijk is van de opbrengst van de vangst.

Wij zouden hierbij aansluitend misschien even de loonsvoorwaarden in overweging kunnen nemen.

Laten wij het percentage op de bruto-opbrengst behouden, naar functie en klasse, maar men zou nooit onder een bepaald minimum barema, volgens scheepsklasse en functie, mogen komen.

Deze loonregeling zou geenszins de stimulans tot hogere productie tegenwerken, daar het percentage behouden blijft, maar

het geeft daarnaast de verzekering dat bij slecht weder, waaraan nochtans groot gevaar en hard werk verbonden is, en slechts weinig of niets gewaggen wordt, er toch een minimum loon verdiend werd.

Aansluitend bij de loonsvoorwaarden en de arbeidsduur, kunnen wij even het ploegenstelsel aanraken.

Het is maar al te duidelijk dat op de lagere scheepsklassen hiervan geen sprake hoeft te zijn. Dit spreekt immers uit het onderzoek zelf (zie p. 135-46-).

Maar op de hogere scheepsklassen, zou dit systeem wellicht zeer wenselijk zijn.

Het is helemaal niet nodig om alle functies te verdubbelen, zoals vb. kok, telegrafist, enz. maar dan toch wel de matrozen. Zij hebben een zeer afjakkerend leven. Nochtans moet er dan zeker zo'n loonsysteem opgemaakt worden, dat iedere opvarende een minimum gewaarborgd loon heeft.

Ook het probleem van "de rust aan wal" kan hier te berde gebracht worden. Wij hebben tijdens ons onderzoek de wettelijke voorschriften getoetst aan de werkelijkheid (p. 131). Wellicht kon voor de vaartuigen die minder dan acht dagen in zee steken hier een wettelijke criterium bepaald worden.

Bovendien zou men een degelijke controle-diensten moeten oprichten, om deze bepaalde rusturen aan wal te controleren zodat de vissers niet afhankelijk worden van de grillen van de reders.

Om de vloot te moderniseren is er een onnoemlijk groot kapitaal vereist en zou er een grondig aangepast economisch systeem moeten uitgewerkt worden. Hiervoor zou van staatswege een ruime toelage moeten toegestaan worden door bv. grote kredietverleningen enz. Ten tweede ware het misschien wenselijk, dat het privaatzit der vaartuigen meer en meer plaats zou ruimen voor een grotere concentratie der vaartuigen bij slechts enkele reders, waardoor wij stilaan naar eenselfde type vaartuigen zouden komen.

Aan dit systeem zijn er natuurlijk evenveel voor- als nadelen verbonden, en zijn wij niet voldoende economisch onderlegd om hierover een juiste uitspraak te doen.

Nochtans zou een eerste stap in die richting kunnen worden gezet zo de reders zich, op basis van goede verstandhouding, zouden coördineren.

Men zou de grote diversiteit van de scheepstypes kunnen onzeilen; en also streven naar een zo efficiënt mogelijk scheepstype, zowel op productieve als op sociale grondslag.

Dit zou eveneens vele nutteloze onkosten kunnen verminderen zoals voor onderhoud, herstelling door vervangstukken, ombouw enz.

Want het is duidelijk dat de politiek van te roeien met de riemen, die er zijn, gedikteerd door de nood, tenslotte moet uitlopen op een steeds verder gaande veroudering van het productie-apparaat.

3. DE BEROEPSOPLEIDING EN ANDERE OPMERKINGEN DIE ER MEDE IN VERBAND STAAN.

De beroepsopleiding in de zeevisserij is een actueel probleem. Het vormen van bekwame vissers is van het grootste belang vooral daar de toekomst, gelet op de mechanisatie en modernisatie steeds groter wordende eisen zal stellen. De jongens volgen een leerstof die opgesteld is door het bestuur van het zeewezen, in samenwerking met de bestuurders van de verschillende visserijsscholen. Zij krijgen zowel een theoretische als een praktische opleiding. Wij zijn ter zake totaal onbevoegd om aan te tonen dat dit of dat vak onvoldoende of overbodig is. Wij weten evenmin of de praktische opleiding voldoet aan alle eisen gesteld voor het vissersberoep.

Nochtans komen er bij de beroepsopleiding nog heel wat andere facetten kijken, juist omwille van het specifieke en de eigen-aard van dit beroep.

Het vormen van goede vissers betekent ook, de jongens zo op te leiden dat, wanneer zij in het eigenlijke beroepsleven komen, te midden van andere ruwe zeebonken, zij zich zouden kunnen onttrekken aan alle sleur en slenter, die sinds jarenlang de traditie vorat van onze Vlaamse vissers.

Ze zullen zij veel uit angst de bestaande traditie aanleren.

Alhoewel de jongens in de vissersrijsholen, misschien op een meer moderne wijze, het vak hebben aangeleerd, leren zij op zee zeer vlug de gevestigde methodes aan.

Deze stelregel slaat niet alleen terug op de visser tegenover zijn beroep, maar ook op de mens-visser tegenover zijn leven op zee.

Vb. Op school wordt de jongens er op gewezen hoe zij hygienisch moeten leven, hoe zij op een ordentelijke manier een wonde dienen te verzorgen, enz. Eens op het schip worden al deze lessen over boord geworpen, en volgen zij de bestaande voorschriften, die overal gevolgd worden. Deze raken na enige tijd zo ingeburgerd, dat zij dit alles als normaal gaan beschouwen en zij zelf later op dezelfde verkeerde manier leerjongens zullen opleiden.

Dit is de tragiek in het leven van onze Vlaamse vissers. Nochtans heerst bij die jongens een (misschien onbewuste) strijd tussen de verouderde traditie en de sociologische evolutie, die op zee geen ingang mag vinden.

Dit verklaart ons inziens ook dat de eerbied en de waardering van de buitenstaander tegenover de visser tot een minimum is herleid.

Het is een onloochenbaar feit, dat de mentaliteit, de levenswijze, het gebrek aan cultuur, te wijten is aan een eeuwenlange gewoonte, die voor de buitenstaander als een folkloristisch iets wordt aanzien, met woorden "liever hij dan ik".

Maar als wij even bedenken dat deze mensen arbeiders zijn, die in dergelijke verachterde systemen hun brood moeten verdienen, dan valt die folkloristische gedachte, en dan komt een nieuwe gedachte op de voorgrond "dit zijn nog min of meer onderontwikkelde mensen".

Deze tragedie zal blijven bestaan, vermits de jonge elementen, die wellicht een goede opleiding hebben genoten, te jong, te onervaren en moreel niet opgewassen zijn om op het schip hun man te staan, tegen het bevel, het gebrul, het uitlachen van de schipper en de andere bemanningsleden.

Zo zullen zij veelal uit angst de bestaande traditie aanleren.

Wellicht lijkt het volgend initiatief voor velen een soort utopie. Nochtans ware het wenselijk dat de Zes visserijscholen, die aan onze korte kust verspreid liggen, zouden samenwerken, en/nel met het oog op een ekonomische heropbloei van onze zeevisserij.

Dan ware het wellicht ook mogelijk een eigen groot opleidings-schip aan te kopen. Want omwille van hoger genoemde redenen is een eigen opleidingsschip hoogst noodzakelijk.

Na het laatste studiejaar zou een stagejaar kunnen ingelast worden. Op die manier zouden de jongen vissers met het leven en het werk op zee kennis maken, voeraleer zij op een ander schip zouden gaan als visser. Onder leiding van een goed opleidingspersoneel, zouden de jongens na een jaar stage, zo vertrouwd zijn met de gewenste gebruiken en metodes en bovendien psychologisch rijper, zodat zij dan wel beter hun man zouden kunnen staan en hun leven op zee als voorbeeld kunnen stellen voor de andere leden van de bemanning, en vooral later als zij leerjongens zullen moeten opleiden.

Ook omwille van taak- en arbeidsanalyse met het oog op de opvoering van de productiviteit, kan een opleidingsschip zeer nuttig zijn. Er wordt o.a. door een K.B. van 1/3/58 een staatssubsidie toegekend voor elke nieuwe vangtechniek.

Men mag nu niet van een visser verwachten, dat hij zich de luxe zal veroorloven een risiko te wagen, om eens die premie te verdienen. Want zo het nieuwe systeem niets oplevert dan betekent dit voor de reder een dreigend faillissement en voor de visser een hongermaand.

Dit zou dus een taak kunnen zijn voor jongens, die nadat zij de gewone vangtechniek min of meer onder de knie hebben, zelf zoeken naar meer renderende en efficiënte werkwijze.

W A V O O R D .

de zee, die hen vervaart met haar oneindigheid,
de zee, die hen omsluit met duisternis en afgrond
de zee, hun heilzame en hun noodlot, wreed en schoon
zo hebben zij haar lief meer dan hun eigen leven.

uit: "Wijding der Zee" (Achilles Meeuse)

Als wij door deze observatie studie, er zouden mogen in lukken,
aan de buitenwereld te tonen, dat ver buiten de bevolkte contra,
dagelijks mensen wroeten en vechten met het geweld en de zacht-
heid van de natuur, in vaak rampzalige toestanden, om hun dage-
lijkse "hete broede", dan zouden wij zelf ons werk geslaagd
achten.

Daarom hebben wij gepoogd haar de achtergrond te peilen, hoe de
visser zelf, misschien onbewust, "zijn leven" aanvoelt tenover-
staan van het arbeidsmilieu op het land.

De strijd tussen zijn vastgebonden traditie en de sociale evolutie
door de tijdgeest.

Moge de mensen beseffen, dat naast "romantiek" en
"folklore", onze Vlaamse vissers op de eerste plaats
arbeiders zijn, in de meest realistische zin van het
woord.

NA WOORD .

de zee, die hen vervaart met haar oneindigheid,
de zee, die hen omsluit met duisternis en afgrond
de zee, hun heimwee en hun noodlot, wreed en schoon
Zo hebben zij haar lief meer dan hun eigen leven.

uit: "Wijding der Zee" (Achilles Mussche)

Zo wij door deze observatie studie, er zouden mogen in lukken,
aan de buitenwereld te tonen, dat ver buiten de bevolkte centra,
dagelijks mensen wroeten en vechten met het geweld en de zacht-
heid van de natuur, in vaak rampzalige toestanden, om hun dage-
lijkse "bete broeds", dan zouden wij zelf ons werk geslaagd
achten.

Daarom hebben wij gepoogd haar de achtergong te peilen, hoe de
visser zelf, misschien onbewust, "zijn leven" aanvoelt tenover-
staan van het arbeidsmilieu op het land.

De strijd tussen zijn vastgebonden traditie en de sociale evolutie
door de tijdgeest.

Moge de mensen beseffen, dat naast "romantiek" en
"folklore", onze Vlaamse vissers op de eerste plaats
arbeiders zijn, in de meest realistische zin van het
woord.

BIJLAGE I.BIBLIOGRAPHIE.- Boeken en brochures.

- 1) BLANKE, W. : Die Seefischerei Nord-West Europas - struktur und Probleme. Hamburg, 1956
 - 2) BIX, Fr. : Onze zeilvischalcopen, Antwerpen, 1920
 - 3) DECLERCQ, G. en VANNESTE, O. : structurele Verkeersheid in West-Vlaanderen. Roeselare 1954
 - 4) DEYNEKER, A. : Welvaartproblemen in Vlaanderen. Antwerpen 1958
 - 5) DE SUTHER, Ch. : Enquête sur la pêche maritime. Bruxelles 190
 - 6) Het havencomplex van Oostende, Ledsberg (Gent) 1955.
 - 7) HOVART, P. en VANNESTE, O. : De Belgische Zeevissersrij, een economische studie - Brugge, 1959
 - 8) KONIG, R. : Das Interview, - Formen - Technik - Auswertung. Köln, 1957
- Kontakt. - Vakblad voor Vissers, Oostende, 1954
 De Maritieme bedrijvigheid in 1957. - Ministerie van Verkeers-
 wesen, Brussel, 1958.
 PRINS, Fl. : De Sociaal - economische geschiedenis van België
 Brugge, 1958 (tweede uitgave)
 Reglementen B I J L A G E N. Inspectie - Bestuur van het
 Zeewezen, Brussel, 1958
 SLEKES, A. : Bijgeloof en volkeromedien te Oostende? s.l.n.a.
 Vijftigste verjaaring van de stichting van het koninklijk
 werk "IBIS". 1956.

- Tijdschriften en Weekbladen.

- A.F.Z. "Allgemeine Fischwirtschaftszeitung".
 Echo's van verkeerwesen. nr. 3 1959 Brussel.
 Landbouwtijdschrift, 13^e jaargang Nr. 5
 Panorama. 5^e jaargang nr. 46
 5^e jaargang nr. 47 Antwerpen.

BIJLAGE I.B I B L I O G R A F I E .

=====

- Boeken en brochuren.

- 1) BLANKE, W. : Die Seefischerei Nord-West Europas - struktur und Probleme. Hamburg, 1956
 - 2) BLY, Fr. : Onze zeilvischsloepen, Antwerpen, 1920
 - 3) DECLERCQ, G. en VANNESTE, O. : structurele Werkloosheid in West-Vlaanderen. Roeselare 1954
 - 4) DEVREKER, A. : Welvaartproblemen in Vlaanderen. Antwerpen 1958
 - 5) DE ZUTTERE, Ch. : Enquête sur la pêche maritime. Bruxelles 190
 - 6) Het havencomplex van Oostende, Ledeborg (Gent) 1955.
 - 7) HOVART, P. en VANNESTE, O. : De Belgische Zeevisserij, een economische studie - Brugge, 1959
 - 8) KONIG, R. : Das Interview, - Formen - Technik - Auswertung. Köln, 1957
- Kontakt. - Vakblad voor Visseren, Oostende, 1954
- De Maritime bedrijvigheid in 1957. - Ministerie van Verkeerswezen, Brussel, 1958.
- PRINS, Fl. : De Sociaal - economische geschiedenis van België Brugge, 1958 (tweede uitgave)
- Reglementen Inzake Zeevaart Inspectie - Bestuur van het Zeewezen, Brussel, 1958
- SLEEKES, A. : Bijgeloof en volksremediën te Oostende? s.l.n.a. Vijftigste verjaring van de stichting van het koninklijk werk "IBIS". 1956.

- Tijdschriften en Weekbladen.

- A.F.Z. " Allgemeine Fischwirtschaftszeitung".
- Echo's van verkeerswezen. nr. 3 1959 Brussel.
- Landbouwtijdschrift, 13° jaargang Nr. 5
- Panorama. 5° jaargang nr. 46
- 5° jaargang nr. 47 Antwerpen.

La Pêche maritime, November, 1960.
Tijdschrift voor sociale wetenschappen. 5° jaargang nr 4
V.B.V. berichten.

31° jaargang nr. 2 nr. 4 nr. 23

32° jaargang nr. 2
Het Visserijblad. Oostende.

De Zeewacht. Oostende.

- Kongresverslagen.

Technical meeting on fishery co-operatives.

12-21 Mai, Na ples. 1959

- Referaten.

Vlaams economische vraagstukken. A.V.O.H.V., 1956.

- Rapporten.

HOVART, P. : Garnalenvisserij en Garnatpellerijen.

Studiereizen.

Ministerie van Landbouw.

- Tesissen.

KLAUSING, J. : Het Zeevisserijbedrijf en de Werkver-
ruiming in West-Vlaanderen. Brugge, 1951

VANDENBROUCKE, E. : De Belgische Zeevisserij -

Toestand en problemen

Gent, 1957.

VANDENBUSSCHE, R. : Productie en Distributie van

visserijproducten in België

Brussel, 1954.

- Sociaal observatie-verslagen.

BEERT, M. : Gaan de Oostendse Visserwezen verloren
voor het vissersbedrijf. Gent, 1951.

BOUDOLF, K. : Sociaal onderzoek bij varende en niet meer varende vissers tussen 50 j. en 65 j. te Oostende, Zeebrugge, en Nieuwpoort. Gent, 1958.

BOURGEOIS, D. : Gezinsleven en bijkomende aspecten van de Westvlaamse vissersbevolking. Kortrijk, 1957.

GOBYN, D. : Sociaal-Economische en Familiale Toestand bij de zeevissers behorende tot de thuishaven Zeebrugge Brugge, 1954

RICHIR, M.L. : La Pêche en Mer du Nord. Brussel.

WOUTERS, W. : Onderzoek naar de loon- en arbeidsvoorwaarden der Zeebrugse Vissers. Brussel, 1955.

- Jaarverslagen.

Jaarverslag over de evolutie van de vissersvloot in 1947. (tot 1959). Ministerie van verkeerswezen.

- Jaarboeken.

Belgisch- Nederlandse Visserij almanak 1961.

Statistisch jaarboek voor België en Belgisch-Kongo 1959.

- Krantenknipsels.

Bestaanszekerheid voor de vissers - Lombardzijde vraagt grenswijzigingen.

Het laatste Nieuws, 4 november 1959.

Onze Vlaamse vissers in nood.

Het Nieuwsblad, 4 januari 1961.

In hendsmouwen naar IJsland.

De Volksunie, 18 februari 1961.

BIJLAGE II.

Persoonlijke verzorging.
INTERVIEW - S C H E M A .
 =====

B. Verzorging.

I. IDENTIFICATIEGEGEVENS.

Naam, voornaam (wie, is het goed ?)
 Leeftijd
 Woonplaats
 Geboorteplaats
 Uitgeoefend beroep.

II. BEROEPSLEVEN.

Waarom visser ?
 Hoelang visser ? (leeftijd 1^e aanmonstering.)
 Functie
 Welke scheepsklasse, nu ?
 Wat ? tijdens vissersloopbaan?
 a - met welke begonnen enz.
 b - reden van verandering.
 Brevetten en vergunningen.

III. ARBEIDSVOORWAARDEN.**A. Duur.**

Duur van de reis
 uren per dag
 Rust aan wal
 Werk aan boord
 Mening ploegenstelsel.

B. Arbeidsveiligheid.

a- zeevaartinspectie (afzonderlijk, gezamenlijk)
 aanwezigheid van zeevaartinspecteur op schip
 b - medische hulp
 verwondingen (dikwijls, aard, oorzaak)
 verzorging (wie, middelen)

C. Comfort.

ouderdom vaartuig
 logies voor de bemanning (soorten, verlichting, verluchting
 verfraaiing)

D. Hygiene.

Persoonlijke verzorging.

E. Voeding.Stages:

Wie brengt het mee ?

Wat brengt men mee ?

Verzorging (wie, "Jan Ykens", Gent.

is het goed ?)

1 m.

Wanneer eet men ?

Drank (wat, smaak) - Vakantiekolonie Den Haan

15 aug. - 30 aug. 1959

1/2 m.

F. Arbeidsmilieu.

Aantal meevarenden per week

Verhouding onderling.

1 m.

G. Vrije tijdsbesteding.

Wat ? 1 juli - 30 juli 1960

1 m.

Jongensweeshuis, Vakantiekolonie Den Haan

1 aug. - 30 aug. 1960

1 m.

Seminarie voor productiviteitsstudie en onderzoek
Rijksuniversiteit, Gent.

1 sept. - 30 okt.

2 m.

Vissersverbroedering, N.V. Oostende

1 dec - 30 april 1961

3 m.

Verkoopbureau, firma "Couture Françoise", Rouse

1 mei - 30 juli

3 m.

14,9 m.

+ stage met betrekking tot het
onderwerp van het sociaal
observatieverslag.

Gedien:

De Directie,

(1) Jaarverslagen over de evaluatie van de stageverslag.

BIJLAGE III.

TABEL n°.

P R A K T I K U M.

=====

EVOLUTIE SINDS 1946 VAN HET AANTAL SCHIPEEN

Stages. SCHIPEENKLASSE EN PER THUISHAVEN. (1)

Stedelijk speelplein, "Jan Yoens", Gent.

KLASSE I 1 juli - 30 juli 1959 KLASSE III 1 m.

Jongensweeshuis, Gent - Vakantiekolonie Den Haan

15 aug. - 30 aug. 1959 1/2 m.

Seminarie voor Sociologie. Rijksuniversiteit, Gent

Twee halve dagen per week

tijdens het schooljaar 1959-60 1 m.

Stedelijk speelplein, "Wasstraat", Gent

1 juli - 30 juli 1960 1 m.

Jongensweeshuis, Gent - Vakantiekolonie Den Haan

1 aug. - 30 aug. 1960 1 m.

Seminarie voor productiviteitsstudie en onderzoek
Rijksuniversiteit, Gent.

1 sept. - 30 okt. 2 m.

+Visserijverbroedering, N.V. Costende

1 dec - 30 april 1961 5 m.

Verkoopbureau, firma "Couture François", Ronse

1 mei - 30 juli 3 m.

14,5 m.

+ stage met betrekking tot het
onderwerp van het sociaal
observatieverslag.

Gezien:

De Directie,

(1) Jaarverslagen over de evolutie van de vissersvloot.

BIJLAGE. IV

TABEL n°.

EVOLUTIE SINDS 1946 VAN HET AANTAL SCHEPEN
 PER SCHEEPSKLASSE EN PER THUISHAVEN. (1)
 =====

JAAR:	KLASSE I					KLASSE II					KLASSE III				
	O	Z	N	B	T	O	Z	N	B	T	O	Z ^N	X ^N	B	T
1946:	103:	63:	67:	17:	250:	23:	31:	15:	3:	72:	78:	20:	9:	1:	108:
1947:	85:	65:	62:	14:	226:	23:	33:	19:	3:	78:	78:	27:	6:	1:	78:
1948:	79:	63:	55:	13:	210:	18:	39:	19:	3:	79:	72:	33:	7:	1:	113:
1949:	73:	62:	45:	7:	187:	17:	43:	19:	2:	81:	72:	35:	7:	1:	115:
1950:	70:	63:	37:	7:	177:	14:	42:	19:	3:	78:	71:	42:	6:	-:	119:
1951:	63:	59:	37:	5:	164:	13:	40:	16:	3:	72:	67:	50:	5:	-:	122:
1952:	61:	58:	35:	6:	160:	11:	41:	18:	3:	73:	65:	50:	6:	-:	121:
1953:	59:	56:	34:	3:	152:	11:	41:	19:	2:	73:	61:	49:	6:	-:	116:
1954:	59:	54:	35:	3:	151:	12:	45:	16:	1:	74:	59:	58:	6:	-:	123:
1955:	58:	49:	37:	3:	147:	12:	46:	16:	1:	75:	56:	67:	9:	-:	132:
1956:	53:	43:	33:	3:	132:	16:	51:	15:	-:	82:	48:	73:	11:	1:	133:
1957:	55:	44:	32:	3:	134:	13:	46:	13:	-:	72:	46:	80:	16:	1:	143:
1958:	54:	41:	31:	1:	127:	14:	44:	13:	-:	71:	46:	80:	17:	1:	144:
1959:	52:	31:	32:	1:	116:	16:	45:	13:	-:	74:	45:	82:	18:	1:	146:

(1) Jaarverslagen over de evolutie van de vissersvloot.

(22)

JAAR	TOTAAL	TOTAAL AANTAL VAARTUIGEN PER HAVEN			
		Aant. vaart.	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort
1946	479	251	136	91	21

KLASSE IV					KLASSE V					KLASSE VI				
Z	M	B	T	O	Z	M	B	T	M	S	M	S	M	S
2	-	-	35	1	-	-	-	1	13				13	
2	-	-	43	6	-	1	-	7	18				18	
3	-	-	51	9	-	1	-	10	18				18	
4	-	-	51	8	-	-	-	8	19				19	
4	-	-	53	8	-	-	-	8	9				9	
6	-	-	50	9	1	-	-	10	2	7			2	7
9	-	-	49	11	1	-	-	12	2	6			2	6
9	-	-	46	11	2	-	-	13	4	6			4	6
9	-	-	47	13	2	-	-	15	4	7			4	7
8	-	-	49	15	3	-	-	18	4	5			4	5
12	-	-	62	15	3	-	-	18	5	5			5	5
13	-	-	66	15	3	-	-	18	7	6			7	6
12	-	-	68	14	3	-	-	17	8	6			8	6
13	-	-	66	17	3	-	-	20	7	4			7	4

JAAR	TOTAAL Aant.vaart.	TOTAAL AANTAL VAARTUIGEN PER HAVEN			
		Costende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Blankenberge
1946	479	251	116	91	21
1947	484	251	127	88	18
1948	481	244	138	82	17
1949	461	236	144	71	10
1950	444	221	151	62	10
1951	427	205	156	58	8
1952	423	196	159	59	9
1953	410	189	157	59	5
1954	421	192	168	57	4
1955	430	191	173	62	4
1956	437	192	182	59	4
1957	446	195	186	61	4
1958	441	198	180	61	2
1959	433	194	174	63	2

(1) Jaarverslagen over de evolutie van de vissersvloot.

TABEL o'.EVOLUTIE SINDS 1946 VAN DE DRYFKRACHT PER SCHERFSKLASSE
PER THUISHAVEN. (1)

=====

AAR:	KLASSE I					KLASSE II			
	Oostende:	Zeebrugge:	Nieuwpoort:	Blankenberge:		Oostende:	Zeebrugge:	Nieuwpoort:	
946:	3.651	3.296	2.563	530		1.940	2.890	1.370	
947:	3.187	3.500	2.391	447		2.015	3.060	1.764	
948:	3.012	3.465	2.186	411		1.565	3.605	1.769	
949:	2.988	3.408	1.836	241		1.485	3.945	1.789	
950:	2.918	3.546	1.617	241		1.210	3.825	1.825	
951:	2.703	3.367	1.617	194		1.130	3.615	1.570	
952:	2.604	3.260	1.527	216		950	3.730	1.760	
953:	2.580	3.185	1.430	160		940	3.750	1.840	
954:	2.667	3.085	1.473	160		1.040	4.152	1.534	
955:	2.658	2.921	1.632	160		1.020	4.259	1.534	
956:	2.550	2.558	1.546	160		1.400	4.717	1.454	
957:	2.780	2.763	1.541	160		1.175	4.274	1.261	
958:	2.740	2.624	2.419	50		1.250	4.055	1.280	
959:	2.626	1.942	1.626	50		1.446	4.175	1.230	

(1) Jaarverslagen over de evolutie van de vissersvloot.

KLASSE III				KLASSE IV			
Blankenberge	Costende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Blankenberge	Costende	Zeebrugge	Nieuwpoort
280	12.950	2.948	1.230	175	8.680	490	-
280	13.136	4.025	820	175	12.966	490	-
280	12.416	4.930	1.000	175	15.800	770	-
180	12.571	5.310	985	175	12.780	1.010	-
280	12.376	6.495	845	-	13.370	1.010	-
300	11.816	7.940	-	-	12.050	1.470	-
300	11.436	7.860	795	-	10.815	2.285	-
200	10.756	7.765	-	-	10.085	2.285	-
100	10.365	9.175	795	-	10.325	2.285	-
100	9.840	10.385	1.170	-	11.119	2.045	-
-	8.340	11.410	200	1.470	13.419	3.135	-
-	7.915	12.340	2.210	200	14.359	3.375	-
-	7.760	12.328	1.542	200	15.124	3.040	-
-	7.850	12.663	2.529	175	14.274	3.260	-

KLASSE V					KLASSE				
Blankenberge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Blankenberge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Blankenberge	Oostende
-	8.440	-	-	-	-	-	-	-	-
-	12.690	-	-	-	-	-	-	-	-
-	13.490	-	500	-	-	-	-	-	-
-	3.400	-	-	-	-	13.340	-	-	-
-	3.260	-	-	-	-	6.150	-	-	-
-	3.620	450	-	-	1.505	5.700	-	-	-
-	4.470	350	-	-	1.505	5.220	-	-	-
-	4.470	710	-	-	3.505	5.220	-	-	-
-	5.215	710	-	-	3.505	6.160	-	-	-
-	6.035	1.060	-	-	3.505	4.460	-	-	-
-	6.075	1.060	-	-	4.755	4.460	-	-	-
-	6.075	1.060	-	-	5.755	6.420	-	-	-
-	5.625	1.060	-	-	6.355	6.420	-	-	-
-	6.965	1.075	-	-	5.855	4.660	-	-	-

JAAR	TOTAAL P.K.	TOTAAL P.K. PER HAVEN			
		Costende	Leebrugge	Nieuwpoort	Blankenberge
1946	51.433	35.661	9.624	5.163	905
1947	61.440	45.994	11.073	5.475	902
1948	62.440	46.283	12.770	5.459	865
1949	62.440	46.564	13.673	4.610	596
1950	58.360	39.284	14.376	4.287	521
1951	59.590	38.524	16.742	3.632	494
1952	59.080	37.000	17.483	4.082	516
1953	59.670	37.556	17.693	4.085	360
1954	60.740	39.277	19.407	3.802	260
1955	63.910	38.647	20.670	4.336	260
1956	60.700	40.999	22.080	4.470	360
1957	73.660	44.479	23.812	5.012	360
1958	73.970	45.274	23.197	5.241	250
1959	72.130	45.406	23.115	5.309	229
-	-	413	64	2.167	1.369
-	-	423	23	2.136	1.423
-	-	432	23	2.275	1.573

TABEL D

JAAR	TOTAAL P.K	TOTAAL P.K. PER HAVEN			
		Costende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Blankenberge
1946	51.433	35.661	9.624	5.163	985
1947	61.446	43.994	11.075	5.475	902
1948	65.374	46.283	12.770	5.455	866
1949	65.443	46.564	13.673	4.610	596
1950	58.968	39.284	14.376	4.287	521
1951	59.592	38.524	16.742	3.832	494
1952	59.083	37.000	17.485	4.082	516
1953	59.676	37.556	17.695	4.065	360
1954	62.746	39.277	19.407	3.802	260
1955	63.913	38.647	20.670	4.336	260
1956	68.709	40.999	22.880	4.470	360
1957	73.663	44.479	23.812	5.012	360
1958	73.872	45.274	23.107	5.241	250
1959	72.131	43.406	23.115	5.385	225

(1) Jaarverslagen over de evolutie van de visschevloot.

TABEL. p'

EVOLUTIE SINDS 1946 VAN DE BRUTO TONNEMAAT PER SCHEEPSKLASSE
EN PER THUISHAVEN. (1)

=====

JAAR	KLASSE I					KLASSE II			KI
	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Blankenberge	Totaal	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	
1946	1.481	1.204	884	204	3.774	641	1.118		
1947	1.282	1.259	797	172	3.510	630	1.185		
1948	1.199	1.229	709	169	3.306	473	1.378		
1949	1.163	1.197	590	96	3.046	453	1.484		
1950	1.129	1.250	503	96	2.978	367	1.424		
1951	1.036	1.181	503	78	2.798	347	1.331		
1952	986	1.145	480	87	2.698	293	1.324		
1953	959	1.099	439	64	2.561	279	1.311		
1954	951	1.061	456	64	2.532	302	1.240		
1955	933	975	490	64	2.462	297	1.412		
1956	854	866	451	64	2.235	391	1.507		
1957	911	927	445	64	2.347	307	1.349		
1958	883	867	433	23	2.206	331	1.259		
1959	863	616	472	23	1.975	373	1.271		

(1) Jaarverslagen over de evolutie van de vissersvloot.

SE II			KLASSE III					KLASSE	
oort	Blankenberge	Totaal	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Blankenberge	Totaal		
84	121	2.365	5.478	1.198	406	91	7.173		
12	121	2.548	5.781	1.619	273	91	7.764		
97	121	2.569	5.563	1.933	345	91	7.932		
28	64	2.629	5.631	2.079	345	91	8.141		
49	120	2.560	5.592	2.462	302	-	8.356		
60	125	2.363	5.332	3.017	228	-	8.577		
21	125	2.363	5.192	2.964	314	-	8.470		
45	97	2.332	4.855	2.934	314	-	8.103		
45	57	2.306	4.631	3.390	316	-	8.345		
26	57	2.294	4.327	3.772	444	-	8.543		
76	-	2.374	3.626	4.061	568	57	8.312		
16	-	2.072	3.347	4.305	832	57	8.541		
08	-	2.030	3.256	4.253	901	57	8.467		
00	-	2.025	3.138	4.381	955	57	8.531		

KLASSE IV					KLASSE V				
tende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Blankenberge	Totaal	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort		
4.073	168	-	-	4.241	4.980	-	-		
6.051	168	-	-	5.153	1818/7393	-	-		
7.279	287	-	-	6.191	4708/7806	-	289		
5.869	374	-	-	6.243	1.643	-	-		
6.032	374	-	-	6.406	1.548	-	-		
5.495	553	-	-	6.048	1.681	119	-		
4.988	850	-	-	5.838	1.978	119	-		
4.621	850	-	-	5.471	1.981	249	-		
4.489	850	-	-	5.539	2.239	248	-		
4.931	719	-	-	5.650	2.504	371	-		
5.728	1.064	-	-	6.792	2.503	371	-		
5.881	1.137	-	-	7.018	2.505	371	-		
6.135	1.052	-	-	7.185	2.319	371	-		
5.707	1.148	-	-	6.855	2.880	371	-		

Cy

JAAR	TOTAAL	TOTAAL B.T. PER HAVEN.				
	B.T.	Costende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Blankenberge	
1946	22.533	16.633	3.689	1.775	426	

KLASSE VI									
Blankenberge	Totaal	M.	K.	Costende	S.	Zeebr.	Nieuwp.	Blank.	TOTAAL
									ST.
-				-	-	-	-	-	4.799
-				-	-	-	-	-	7.393
-	1.536			-	-	-	-	-	7.806
-	2.134			-	-	-	-	-	8.321
-	1.643			-	-	-	-	-	
-	1.548			-	-	-	-	-	5.674
-	1.800		784	3.615		-	-	-	734 3.615
-	2.097		784	3.291		-	-	-	784 3.291
-	2.230			1.682	3.291	-	-	-	1.682 3.291
-	2.407			1.682	3.890	-	-	-	1.682 3.890
-	2.875			1.682	2.844	-	-	-	1.682 2.844
-	2.874			2.256	2.844	-	-	-	2.256 2.844
-	2.876			2.592	3.783	-	-	-	2.592 3.783
-	2.858			2.774	3.783	-	-	-	2.774 3.783
-	3.231			2.607	2.664	-	-	-	2.607 2.664

JAAR	TOTAAL B.T.	TOTAAL B.T. PER HAVEN.			
		Costende:	Zeebrugge:	Nieuwpoort:	Blankenberge:
I946	22.533	16.653	3.689	1.775	416
I947	27.904	21.318	4.231	1.931	384
I948	29.938	22.790	4.827	1.940	381
I949	30.028	23.080	5.134	1.563	251
I950	25.722	18.542	5.510	1.454	216
I951	25.985	18.290	6.201	1.291	203
I952	25.541	17.512	6.402	1.415	212
I953	25.670	17.668	6.443	1.398	161
I954	26.781	18.384	6.959	1.317	121
I955	26.350	17.518	7.249	1.462	121
I956	27.687	18.202	7.869	1.495	121
I957	29.229	19.326	8.089	1.693	121
I958	29.105	19.481	7.802	1.742	80
I959	27.908	18.233	7.787	1.807	80

TABEL a'.

EVOLUTIE SINDS 1938-1946 VAN DE AANVOER EN DE OPBRENGST DER
DRIE GROTE VISSOORTEN. (1)

=====

JAAR	BODEM VIS		PELAGISCHE VIS		SCHAAL + WEEKDIEREN		TOT	
	Aanvoer in ton	Opbrengst in 1000BF	Aanvoer in ton	Opbrengst in 1000BF	Aanvoer in ton	Opbrengst in 1000BF	Aanvoer in ton	Opbrengst in 1000 BF
1938	28.449	101.681	7.541	6.864	3.145	14.828	39.135	123.379
1946	29.849	305.594	38.545	103.851	1.300	36.426	69.694	445.871
1947	40.032	409.425	33.264	99.516	2.074	40.420	75.370	549.361
1948	37.318	348.103	25.320	74.246	1.802	39.701	64.440	462.050
1949	39.690	373.873	19.502	47.146	2.120	43.648	61.312	464.667
1950	37.634	335.050	13.492	42.203	2.054	43.670	53.180	422.323
1951	38.289	386.239	10.637	42.233	2.557	54.286	51.483	482.758
1952	43.025	392.835	15.970	51.793	3.218	57.690	62.213	502.318
1953	43.510	379.443	18.908	53.059	2.660	58.756	65.078	491.258
1954	40.549	405.560	18.692	54.184	2.208	49.702	61.448	509.446
1955	45.323	427.640	21.319	75.167	2.862	59.289	69.504	562.096
1956	44.153	429.456	10.542	47.629	3.799	80.748	58.494	557.833
1957	42.933	424.797	4.680	19.161	1.945	48.430	49.558	492.388
1958	43.927	454.850	4.245	21.811	1.919	34.420	50.091	511.081
1959	38.748	422.586	4.824	22.569	2.343	45.695	45.915	490.850
% 59	84,4%	85,1%	10,5%	4,5 %	5,1 %	9,4 %	100 %	100 %

(1) Bron: Dienst voor de zeevisserij - Oostende.

